Motor Clásico
Enero 2002 168
4,81 € • 800 ptas

Renault 8

Dossier

8 414520 000211 00168

Lamborghini Jarama S

• Honda CB 750 F1
• Laverda 750 SF3

Rolls-Royce Phantom III

• Preparación: Mustang 289 • ¿Qué comprar? Ingleses de posguerra • Auto Classic Alcañiz

Escaneado con CamScanner

Escaneado con CamScanner

Manivela de arranque

Regalo de Reyes

En 1976 la industria del automóvil y la motocicleta lanzó al mercado más de mil modelos diferentes. Si sumamos la producción total de todos nos encontramos con cerca de 33 millones de vehículos producidos. Al terminar el año 2001, los que hayan sobrevivido habrán cumplido 25 años desde que fueron fabricados. Es cierto que pasado ese tiempo no serán muchos los que sigan gozando de buena salud, ya que la vida media de un vehículo en los países desarrollados está cerca de los diez años, estirándose algo más en el resto del mundo. Aun así, en 2002 nos encontraremos con el interesante regalo de tener a nuestra disposición un buen número de nuevos automóviles y motocicletas con la calificación oficial de coleccionables.

Tenemos tendencia a valorar los vehículos de colección más o menos tradicionales, olvidando en ocasiones el atractivo que tienen para las nuevas generaciones muchos a los que no damos importancia por su relativa juventud. Afortunadamente, cada día hay más afición entre gente con pocos años que empieza a interesarse por la historia del automóvil y a vivirla restaurando, cuidando y usando un vehículo coleccionable. Para muchos de ellos, que no han llegado a cumplir ni siquiera los veinte años, disfrutar de un coche o moto que tiene más edad que ellos y que movió a sus mayores es un auténtico regalo de Reyes que encuentran cada año.

Felipe de la Rica: Director
frica@mpib.es

SUMARIO

En enero

Página 10

Alcañiz se consolida como una feria con un atractivo especial, cómoda de ver y con un ambiente especialmente acogedor.

Página 44

Para los que no se conforman con las prestaciones de serie, este Mustang es una buena muestra de una preparación bien hecha.

Página 54

El Morris Minor tiene todo el encanto de los productos ingleses a precios muy razonables.

- Noticias ..... Pág. 4

Ferias y salones
- Auto Classic de Alcañiz .... Pág. 10

Subir y arrancar
Dossier:
- Renault 8 ..... Pág. 14

Prueba:
- Rolls-Royce Phantom III .... Pág. 30
- Lamborghini Jarama ..... Pág. 38
- Ford Mustang 289 mejorado Pág. 44

Ayer y hoy
Historia:
- Propulsión por aire ..... Pág. 50

¿Qué comprar?
- Ingleses de posguerra .. Pág. 54

Dos ruedas y side
Comparativa
- Honda 750 F1
  Laverda 750 SF 3 ..... Pág. 60

Técnica y restauración
Taller clásico
- Restauración Borgward Isabella Coupé ..... Pág. 68

Preguntas y respuestas .. Pág. 72
Automobilia ..... Pág. 74

Reuniones y clubes
- Rallyes ..... Pág. 76
- Almanaque ..... Pág. 80

Índice
- Pruebas, dossieres, marcas y taller ..... Pág. 82

Economía y dinero
- Guía de cotizaciones ..... Pág. 88
- Mercado ..... Pág. 98

Escaneado con CamScanner

Euroafición

XXIII Perpignan Auto Moto Retro

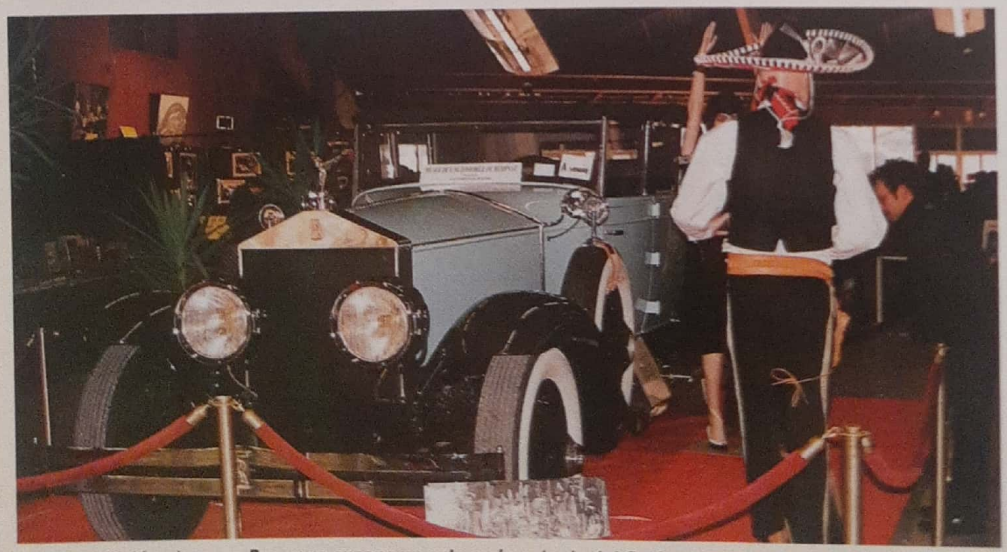
X. Molero Homs (texto y fotos)

El Palacio de Exposiciones de Perpiñán fue escenario de este Salón de dilatada trayectoria, organizado por Jacques Braneyre. Los días 24 y 25 de noviembre, expositores de seis países europeos, entre los que se encontraban siete especialistas españoles, ofrecieron al público desde recambios de autos y motocicletas de todas las épocas, tulipas, faros, motores, llantas de radios, hasta piezas de tractor o

En este stand llegó el invierno y no faltaba detalle, hasta las melodías de los Platters sonaban en el giradiscos.

En el Salón de Perpiñán se pueden encontrar todo tipo de objetos de automobilia. Basta con tener espacio en la vitrina de casa, que ya es mucho.

Uno puede montarse su propio auto en Perpiñán, ya que se ofrecen todo tipo de recambios, piezas y accesorios para cualquier tipo de vehículo. Sólo hay que buscar y ¡a restaurar!.



En cada edición, Jacques Braneyre expone un auto en la entrada del Salón, en esta ocasión un Rolls-Royce Phantom I de 1929.

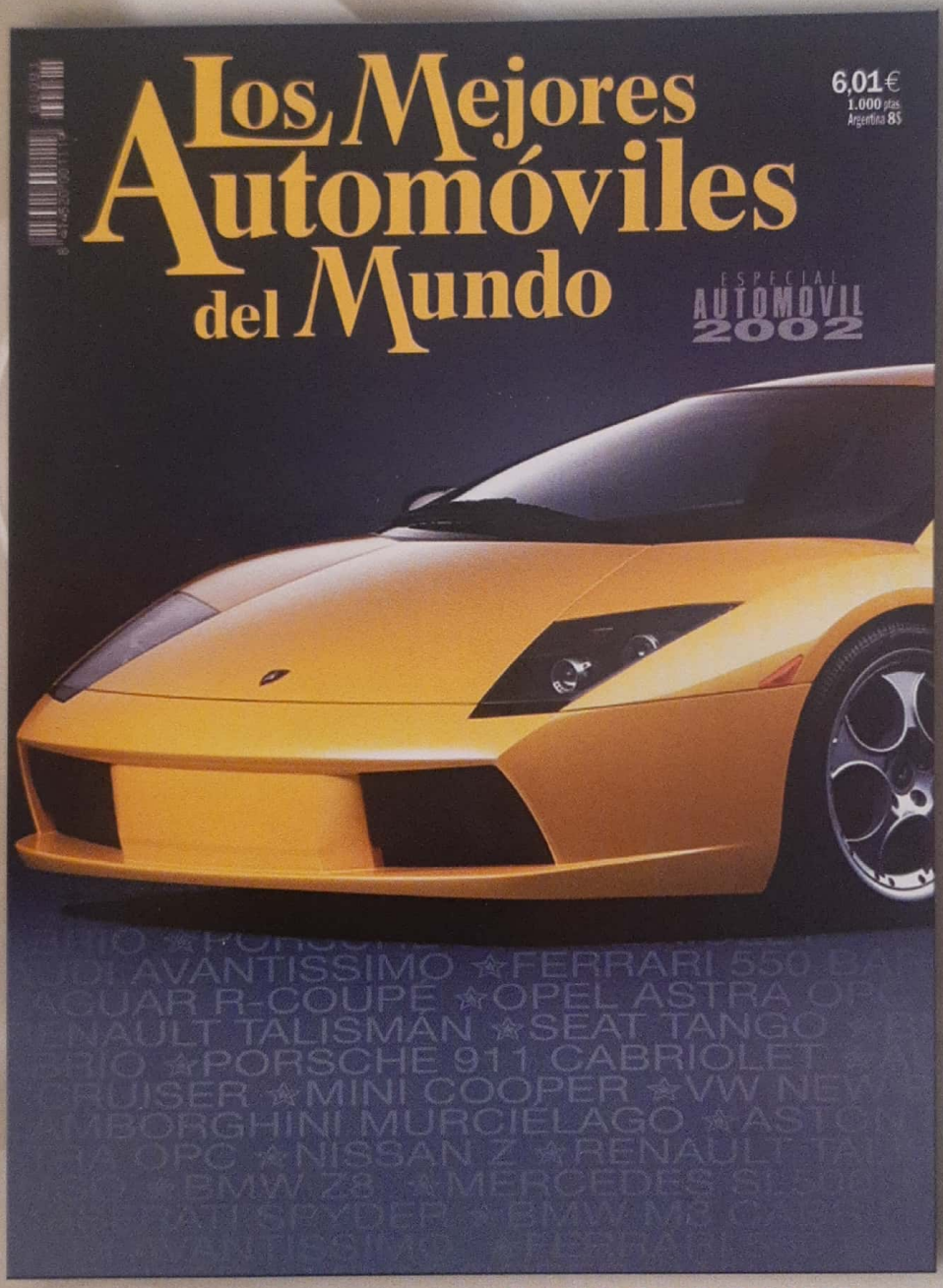
de camión, especialmente de la marca Berliet.

Numerosos aficionados de nuestro país se desplazaron hacia la localidad francesa para visitar el certamen, pudiendo escoger entre los diferentes autos populares franceses, desde un de Peugeot 201 a un 404, Renault Alpine, Gordini o un Citroën DS Break, además de Triumph o Jaguar, destacando un SS 100, hasta modelos Delahaye, Packard, Buick o un Minerva.

Las motocicletas, eran en su mayoría anteriores a 1950 y para restaurar, aunque también se podían encontrar en Perpignan diversas bicicletas antiguas, como un tándem Peugeot de los años treinta para restaurar por 1.800 francos, evidentemente *à débbatre*.

Escaneado con CamScanner

SÚBASE Y DISFRUTE DE



El superespecial de AUTOMOVIL

Si le gustan los coches, no deje pasar
la oportunidad de tener los más selectos en su biblioteca

Realice su pedido llamando al **91 347 01 37** o por FAX al **91 347 04 62**

Escaneado con CamScanner

Una joya de papel
El mito Pegaso

Con ocasión del 50º Aniversario de la aparición de la primera berlineta Pegaso, la empresa Toria Colecciones S.A. ha editado una serie de cuatro láminas dibujadas por el pintor Fernando Hoyos. En ellas se reproducen cuatro modelos fundamentales en la historia de estos deportivos españoles: el Pegaso Z-102 Berlineta Enasa en el Grand Prix Sport de Mónado 1952, el Z-102 Spyder Touring que intervino en las 24 Horas de Le Mans de 1953, el "Bisiluro" del intento de récord entre Tona y Vic en 1953 y el Z-102 Spyder Touring que participó en La Carrera Panamericana de 1954.
Este elaborado trabajo gráfico realizado en serie limitada se puede adquirir al precio de 180 € (30.000 ptas.) en Toria Colecciones, tel.: 94 448 39 40. Fax: 94 475 40 35.

Del 8 al 17 de febrero
Carnaval de Tenerife

El 22 de octubre tuvo lugar en Santa Cruz de Tenerife la presentación del cartel anunciador del Carnaval 2002, acto en el que participaron diez coches veteranos del Club de Automóviles Antiguos de Tenerife. Las fiestas de Carnaval de la capital tinerfeña, de prestigio reconocido mundialmente, tendrán este año como tema central *"Los locos años 20"*.

España & Portugal
Guía Michelin 2002

El 29 de noviembre salió a la venta la nueva Guía Roja "España y Portugal" 2002. Como cada año, la Guía contiene una selección totalmente actualizada de hoteles, restaurantes y bares de tapas. Del mismo modo, el creciente dinamisno de las cocinas de ambos países ha llevado a los inspectores de La Guía Roja a conceder una tercera Estrella de Buena Mesa a Martín Berasategui, la segunda a El Celler de Can Roca y la primera a una decena de profesionales españoles y portugueses.

En esta trigésima edición de La Guía Roja "España & Portugal", el viajero puede encontrar más de 3.900 hoteles y más de 3.000 restaurantes y bares de tapas, cuyos precios vendrán expresados este año, necesariamente, en euros. Para facilitar la localización y elección de los establecimientos distinguidos con Estrellas de Buena Mesa o con el símbolo del Bib Gourmand, La Guía Roja del 2002 incluye en la introducción de cada país los listados completos de los mismos y se encuentra disponible al precio de 20,20 € (3.360 pesetas).

Breves

Buscador de clásicos

La empresa de internet mivehiculo.com ofrece un servicio de interés para los propietarios de vehículos de colección. Explicado brevemente, consiste en la instalación de un transmisor en la moto o el auto para, en caso de desaparición, localizar el vehículo vía satélite. Más información a través de mivehiculo.com

Web Simca 8 Sport

Un aficionado uruguayo nos anuncia su página de Internet referida al Simca 8 Sport (1950-1951), cuyo objetivo consiste en brindar información sobre su historia, características, evolución y versiones. La finalidad es asimismo poner en contacto a los propietarios, para que intercambien experiencias y datos útiles sobres estos deportivos franceses, y se busca crear un registro de unidades supervivientes. Para más información: www.geocities.com/simcahuitsport/Index.htm

Clubes nuevos

Nos han llegado informaciones acerca de la existencia de tres clubes nuevos, cuyos datos aparecen a continuación:

Club 90 por hora Citroën 2CV y derivados
C/ Sigüenza, 6 bajo. 19003 Guadalajara.
Tel.: 949 22 38 48.
Presidente: Alberto Berdós
E-mail: noventaxhoracitroen2cvyderivados@yahoo.es

Käfer Grup Barcelona
C/ Calabria, 200, 3º, 1ª. 08025 Barcelona.
Tels. 93 531 82 30.
Presidente: Xavier Martínez
E-mail: kgb@menta.net
www.kgb.es.vg

VW Clásico León
C/ Maestro Nicolás, 23, bajo. 24005 León.
Tels.: 987 20 93 89 y 699 41 71 48.
Presidente: David Villa Monje
E-mail: vwclasicoleon@terra.es

Abierta hasta el 6 de enero
Barcelona y el coche

En el Palacio de la Virreina, sino en La Rambla, 99 de la capital barcelonesa, permanece abierta al público una exposición que con el título *"Barcelona i el Cotxe, Cent anys d'amor i odi"* recoge la relación que en los últimos 112 años ha existido entre el automóvil y la Ciudad Condal. Esta exposición, de entrada gratuita, puede visitarse en horario de 11 a 15 h de martes a sábado. Los domingos el horario se amplía hasta las 20,30 h. Información en el tel.: 93 301 77 75 o en infoicub@mail.bcn.es Web: www.bcn.es/virreinaesxposicions

Creador de Facel-Véga
Falleció Jean Daninos

El 13 de octubre murió Jean Daninos a los 94 años de edad. Después de haber trabajado en el departamento de carrocerías de Citroën desde 1928, poco antes del comienzo de la Segunda Guerra Mundial creó la empresa *Forges et Ateliers de Construction d'Eure-et-Loire* (F.A.C.E.L.). Esta firma carrocera fue el germen de Facel-Véga S.A., constituida en enero de 1953 y creadora de automóviles de lujo hasta mediados de los años sesenta. Con la desaparición de la firma Facel-Véga, se dio por concluida la época dorada de los carroceros franceses iniciada a principios del siglo XX.

Escaneado con CamScanner

Con motivo del 40º y 50º Aniversario de Autopista y Motociclismo

Audiencia del Rey a Motorpress-Ibérica

El pasado lunes diez de diciembre, Su Majestad el Rey recibió en el Palacio de la Zarzuela al Consejero Delegado, al Comité de Dirección y a una representación del Comité de Empresa de Motorpress-Ibérica, editora de *Motor Clásico*, con motivo del 40º y 50º aniversario de nuestras revistas hermanas *Autopista* y *Motociclismo*. José Luis Samaranch, consejero delegado de Motorpress-Ibérica, le hizo entrega al Monarca de una exclusiva edición de nuestras publicaciones especiales 40º y 50º Aniversario de estas dos revistas. La audiencia con Don Juan Carlos, que se prolongó durante cerca de 40 minutos, discurrió en un clima de gran cordialidad. El Rey, que es un gran aficionado a las motos, a los coches y al deporte en general, conversó abiertamente sobre temas de actualidad, nos hizo sentirnos a todos muy cómodos y nos sorprendió con divertidas y curiosas anécdotas y comentarios.

Don Juan Carlos demostró abiertamente su pasión por algunos de los coches y motos que guarda en su garaje. Por sus palabras comprobamos que estaba al día de casi todo lo que sucede en el mundo del automóvil y también en el sector editorial, manifestando su interés por nuestras distintas publicaciones. El Rey mantuvo una animada conversación con nuestro Consejero Delegado en lo que fue, con todos los respetos, más una amena y distendida reunión entre apasionados deportistas, que lo que se pueda imaginar como una protocolaria audiencia real. En su despedida Su Majestad no quiso dejar de felicitarnos en este año que ya termina, felicitación que hacemos extensiva a todos nuestros lectores.

Nuestro Consejero Delegado, Jose Luis Samaranch, hizo entrega a don Juan Carlos de una edición exclusiva de los especiales 50º Aniversario de Motociclismo y 40º Aniversario de Autopista.

La audiencia, en un ambiente muy cordial, se prolongó durante cerca de cuarenta minutos, tiempo en el que Don Juan Carlos nos demostró que es un gran apasionado del mundo del motor.

El Rey con la representación de Motorpress-Ibérica que, formada por su Consejero Delegado, Comité de Dirección y una representación del Comité de Empresa, fue recibida en audiencia en el Palacio de la Zarzuela.

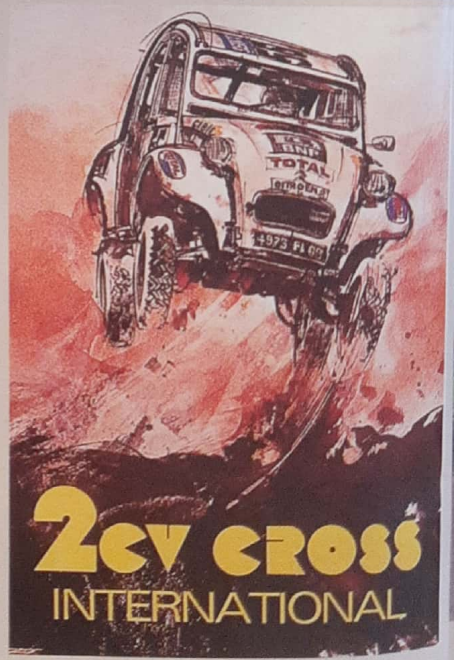
Escaneado con CamScanner

Papá, mamá, Citroën

Conservatoire Citroën en Aulnay-sous

Además de idear automóviles fuera de lo común y surcar el mundo entero en gestas memorables, la empresa creada por André Citroën en 1919 sigue manteniendo vivo todo su patrimonio, tan destacable en campos tan diversos como la arquitectura, la publicidad o el diseño.

I. Sáenz de Cámara (texto). MPIB (fotos)



En el Conservatoire se guarda también un extenso archivo de documentación histórica, que incluye material publicitario, bocetos originales e infinidad de objetos relacionados con la marca.

El 28 de noviembre, Pierre Peugeot, presidente del Consejo de Vigilancia de PSA Peugeot Citroën, y Claude Satinet, director general de Automobiles Citroën, inauguraron el Conservatoire, un edificio independiente y no abierto al público situado dentro de la factoría parisina de Aulnay-sous-Bois. Allí sobreviven bien conservados más de trescientos automóviles Citroën de todas las épocas, lo que incluye también furgonetas, prototipos, un Panhard, coches de competición, dream-cars, etc. Hay además una extensa biblioteca, todo tipo de objetos históricos relacionados con la marca del doble galón, así como un taller de restauración y mantenimiento para toda esta flota.

Según afirmaba Pierre Peugeot, el objetivo del Conservatoire es *"guardar y administrar el pasado y presente de la marca."* O dicho de otro modo, Citroën dispone de un lugar centralizado desde el que enviar a cualquier lugar del mundo sus modelos históricos para promociones, películas, documentales o incluso (crucemos los dedos) artículos diná-

Escaneado con CamScanner

-Bois

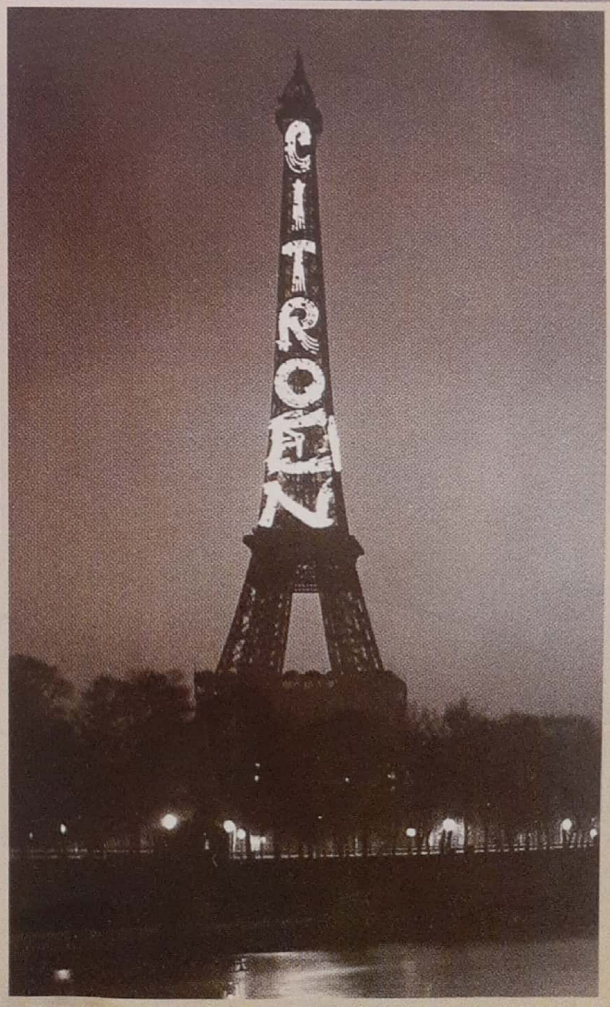
A la derecha, un Citroën 15CV H, pionero de la suspensión hidroneumática. Bajo estas líneas un prototipo del Citroën CX, elaborado en 1971.

Entre los más de trescientos vehículos conservados hay al menos un representante de cada modelo, además de numerosos coches de carreras preparados para circuito, rallyes y raids.

Delante de la fachada del Conservatoire, tres representantes del período de entreguerra: de izda. a dcha., un C4 Roadster, un C6G Sedán y un 10 HP B2 Caddy.

micos en revistas especializadas.

Tanto la creación del Conservatoire como las actuaciones en varios edificios históricos de Citroën tienen como misión salvaguardar un legado que, en comparación con cualquiera de los muchos fabricantes de automóviles, sitúa a la marca del doble galón en un plano superior, el de las contadas marcas con brillante currículum y personalidad propia. Que cunda el ejemplo.



Todo un impacto publicitario: la Torre Eiffel lucía así entre 1925 y 1934 gracias a 250.000 bombillas y 600 kilómetros de cable eléctrico.

Escaneado con CamScanner

Cada año más

VIII Auto Classic de Alcañiz

Los principales profesionales del sector: una presentación agradable y cómoda para verlo todo o localizar enseguida aquello concreto que se buscase: un equipo organizador atento y, sobre todo, un ambiente cordial, entusiasta y acogedor fue la oferta que la feria bajoaragonesa volvía a proponer al aficionado para el Puente de diciembre.

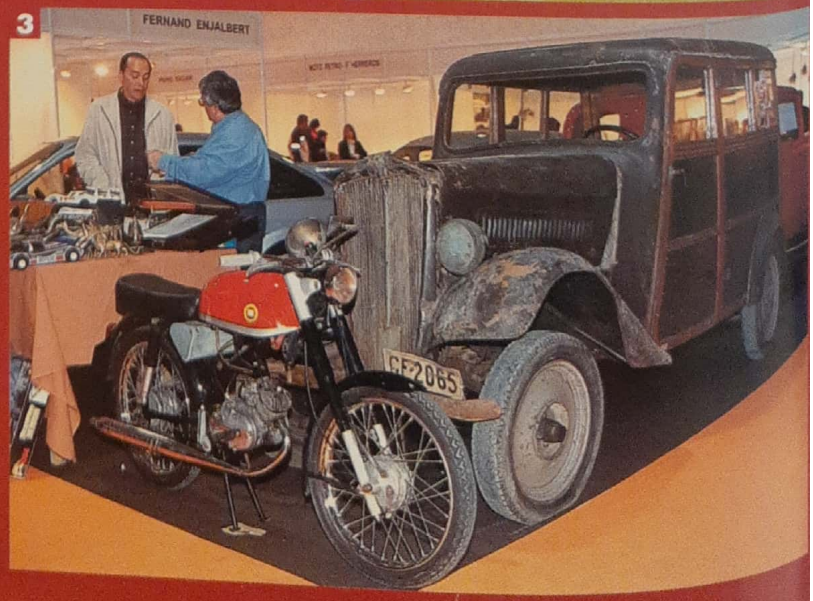
J. Bonilla (texto). J.F. Pacheco (fotos)

Y puesto que el menú se antojaba apetitoso, la respuesta no podía por menos que ser positiva. Sólo había que echar un vistazo el sábado, festividad de la Inmaculada, al aparcamiento situado delante del pabellón ferial. Los más atrevidos llegaron por docenas en Mini, Seat 600, VW Escarabajo y Citroën 2 CV, o en otros de mayor empaque, y colapsaron la entrada. A ellos se sumó la veintena de autos anteriores al año 40 que participaban en el Rallye de los Tres Reyes, organizado entre la institución ferial y el Antic Car Club de Cataluña, y que, como pretendía inducir su denominación, recorría las localidades de Tortosa, Morella y Alcañiz.

Dentro del recinto..., más de lo mismo. Sólo cuatro vehículos (eso sí, muy vistosos), colocados en el vestíbulo, componían la parte expositiva este año: un Cord y tres motos Indian, Nimbus y Terrot. Todo lo demás que había en la nave principal estaba en venta. En el centro, populares Seat 850, deportivos Porsche, elegantes Delage, raros Biscuter *Rubia*, aparatosos Lincoln, y motos, muchas motos, BMW, Henderson, New Imperial, BSA, Montesa, Bultaco... En el perímetro, puntos de venta con miles de piezas y material didáctico para conservar o rematar los trabajos de restauración. Pero será mejor que pasen y vean.

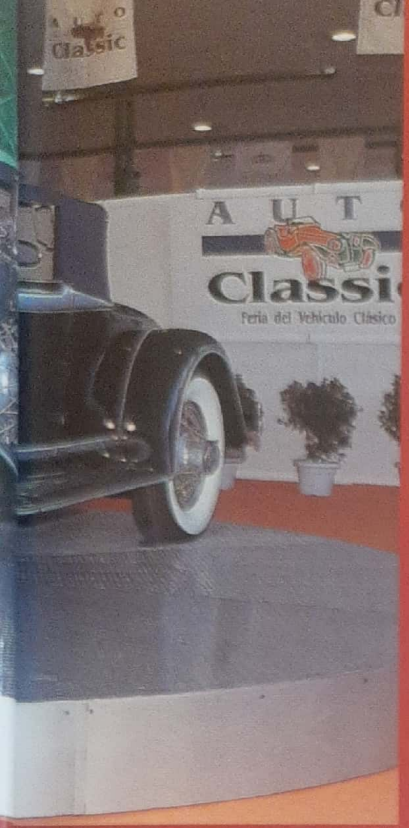
1

2



3

Escaneado con CamScanner



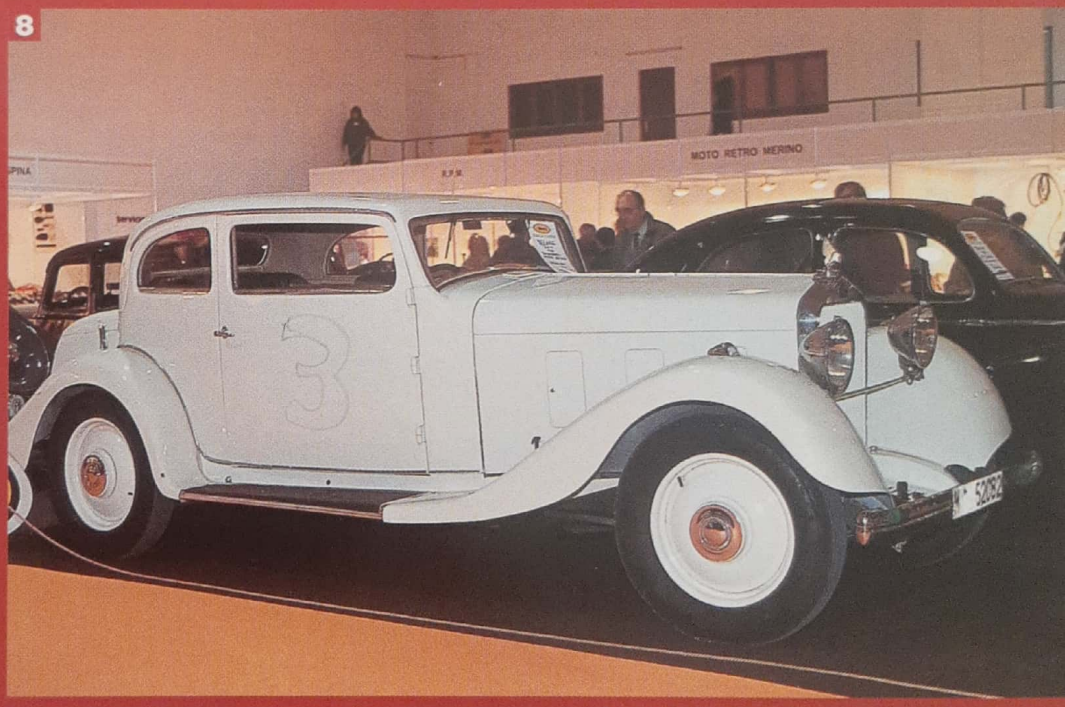
1 y 2) Sólo cuatro vehículos en exposición, pertenecientes a la Colección Magriñá: un Cord L-29 (1930) y las motos Indian Power Plus (1918), Nimbus tipo «Tubo de estufa» (1927) y Terrot Motorette Nº3 (1914)

3)Detrás del ciclomotor Montesa 50 y bajo esa artesanal carrocería de madera se ocultaba el chasis de un raro ciclecar Benjamin de los años 20.

4)Como anunciaba el cartel, por poco menos de dos millones podía adquirirse este presentable Citroën DS 23 Pallas.

5)El número de motos en venta era este año significativamente mayor: en primer término una impecable y atractiva FN.

6)Tony Cerqueira trasladó desde Francia coches tan dispares como estos Chrysler y



Renault 4/4. Entre ellos, un par Citroën Rosalie y B14 que también trajo se han quedado en Alicante.

7)Parecía un Seat 1400 Serra, pero las profundas transformaciones a las que había sido sometido sembraban dudas.

8)Una pieza refinada e interesante: el Delage D6 11 con carrocería Letourneur et Marchand que exhibía la firma Coupé.

9)Una imagen habitual de los stands de los vendedores franceses: bicicletas, velomotores y motocicletas de pequeña cilindrada, sin restaurar y por menos de las 500.000 pesetas.

10)Mucha gente se acercó a nuestro puesto para comprar ese número que le faltaba, hacernos alguna crítica y ofrecernos su coche o moto para un artículo.

Escaneado con CamScanner

11) Pudiera ser el coche en el que se inspiró Volkswagen para lanzar la versión Polo Arlequín; pero no, es un Biscuter Rubia esperando alguien que la devolviese su apariencia original.

12) Más material procedente del otro lado de los Pirineos: una hermosa Henderson tetracilíndrica y, al fondo, un Ford T... negro, como debe ser.

13) Uno de los aparcamientos del recinto ferial fue invadido, materialmente, por docenas de Mini la mañana del sábado.

14) Dos «todo atrás» con motor de cuatro cilindros. No estamos locos, son un Porsche 912 y un Renault 10.

15)Como novedad este año, hubo una estación móvil de ITV para aquellos que quisiesen matar dos pájaros de un tiro: ver la feria y y pasar la preceptiva inspección anual.

16)Otra selección motociclista, la mayoría británicas, mostraba estas BSA y New Imperial en primer plano.

17) Ya hemos dicho en otras ocasiones que las BMW parecen estar de moda. Del grupito que había en Alcañiz, destacamos esta R-69 con sidecar.

18) Tampoco faltaron los puestos de mercancía chica, donde la gente buscaba y rebuscaba esa pieza ¡localizable.

19)Largísimo, voluminoso, con mucho motor y no pocos cromados: todo un Lincoln Continental de 1960 por el que pedían 38.995 euros.

20) Detrás o delante, según se mire, de un poderoso Ford Sierra Cosworth también llamaba la atención este Seat 800 restaurado.

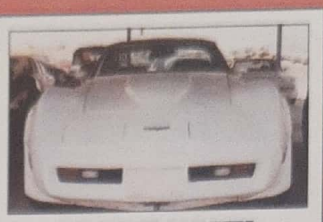
Escaneado con CamScanner

Gloria Cars, S.L.

Ctra. de Alcobendas a Barajas, Km. 5,800
• 28100 Alcobendas (Madrid)
Móvil: 609 06 06 56 •Tels.: 91 623 83 92
• Fax: 91 633 80 75

Venda un clásico o antiguo con nuestro sistema "Venta-depósito" o "gestión-venta" sólo tiene que pagar el 9´5 % sobre el precio de venta

CHEVROLET CORVETTE.
Año 1972. 1.600.000.-



CHEVROLET CORVETTE.
Año´79 Todos los extras. 1.950.000.-

BMW.
Año 1938. Estado de concurso

MUSTANG 64.
Oportunidad. 1.300.000.-

JAGUAR XJ-6 V12.
Todos los extras. 1.200.000.-

DODGE PICK-UP.
950.000.-

JAGUAR SOVERING Serie III.
Todos los extras.

ALFA ROMEO GTV.
6 cilindros.

CITRÖEN 5CV.

JAGUAR XJS.
12 Cilindros. 1.350.000.-

AUSTIN SEVEN

CITROEN C-4.

SUNBEAM RAPIER.
Ocasión. 395.000.-

FORD A.
Restaurado.

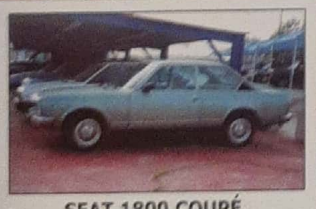
CITROËN SM.

DODGE DART 270.
Año 1965.

PORSCHE 944.
Muy bueno. 800.000.-

DAIMLER

FORD TAUNUS.
Como Nuevo.



SEAT 1800 COUPÉ.
475.000.-

OPEL KAPITAN LUJO.
800.000.-

CADILLAC ELDORADO COUPE.

ALFA ROMEO SPRINT.
Ocasión. 350.000.-

ALFA ROMEO 1300 CABRIOLET.
Como nuevo.

CHEVROLET CORVETTE.
Año 1978. Estado perfecto.

ROLLS-ROYCE PHANTOM II.
Año 1930.

TRIUMPH TR-7.
DESCAPOTABLE.

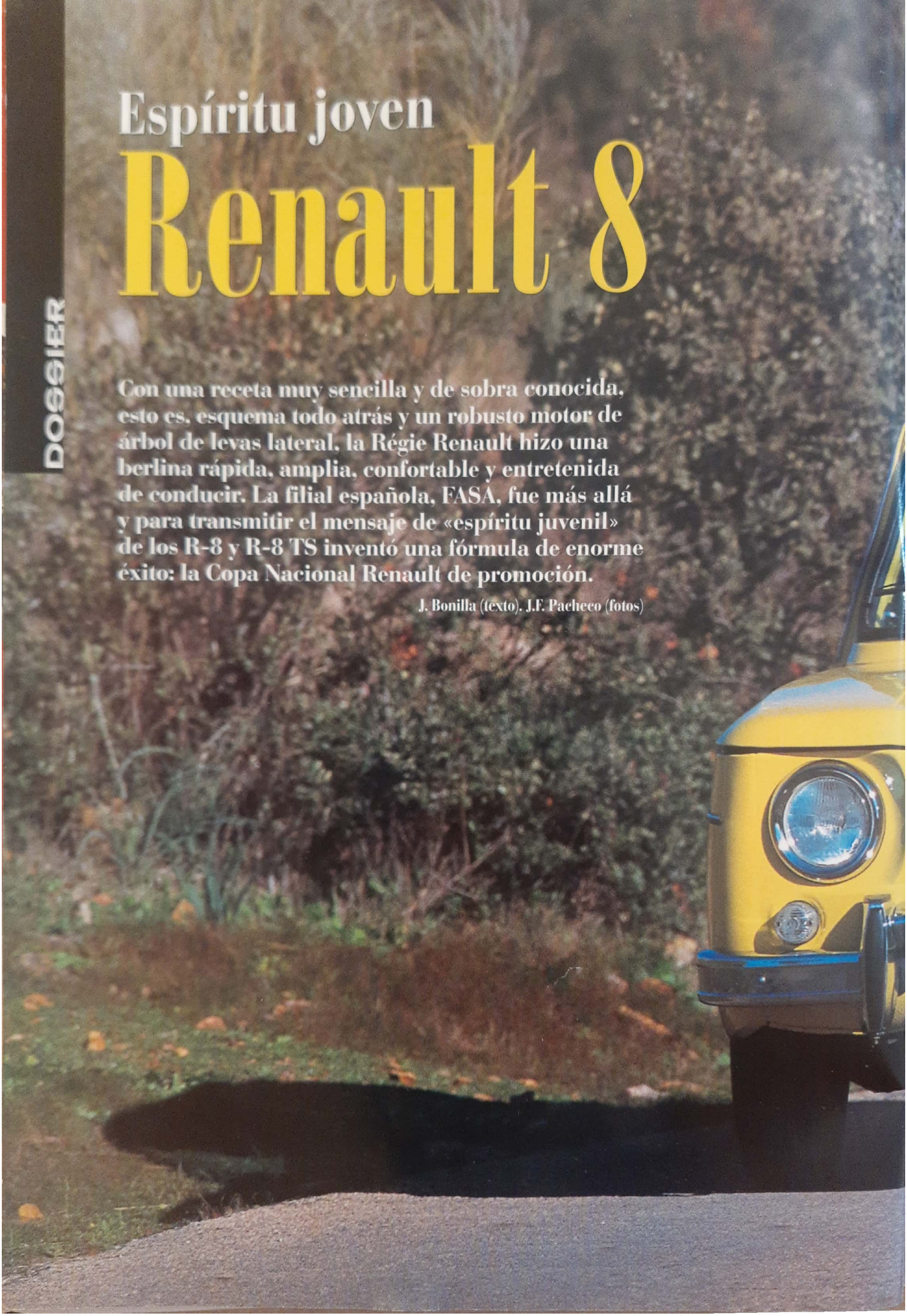
Escaneado con CamScanner

DOSSIER

Espíritu joven
Renault 8

Con una receta muy sencilla y de sobra conocida, esto es, esquema todo atrás y un robusto motor de árbol de levas lateral, la Régie Renault hizo una berlina rápida, amplia, confortable y entretenida de conducir. La filial española, FASA, fue más allá y para transmitir el mensaje de «espíritu juvenil» de los R-8 y R-8 TS inventó una fórmula de enorme éxito: la Copa Nacional Renault de promoción.

J. Bonilla (texto). J.F. Pacheco (fotos)



Escaneado con CamScanner

Escaneado con CamScanner

Como un tiro

Si pidiésemos el motivo por el cual el R-8 TS aún sigue enamorando tanto y a tantos aficionados, como lo hizo en su día, el debate se podría centrar entre las siguientes respuestas: por su brillante motor; por su nervioso y excitante comportamiento cuando se le hace rodar rápido; o por su aspecto deportivo. ¿O quizás no habría tal debate y sea por todas a la vez?

El Renault 8 TS vuelve a despertar el interés que suscitó al término de los sesenta, cuando fue presentado a la prensa especializada en el madrileño circuito del Jarama. Entonces, aquel marco sirvió para transmitir el talante deportivo de la versión que FASA empezaba a construir en su factoría de Valladolid, y que se sumaba a la variante con motor de 956 cc ya presente en el mercado español desde 1963.

Luego llegaron los éxitos comercial y deportivo durante los setenta, con las atiborradas y competitivas «copas TS» como mejor reclamo publicitario. Y por último, los ochenta, o la etapa de su *jubilación*, tan ajetreada como su propia carrera deportiva. Un trajín demoledor al que le sometieron aprendices de mecánicos, que practicaron con él teorías escuchadas en conversaciones de amiguetes con aspiraciones de velocistas. Unos le hicieron ajustes, planificaciones y aligeraciones al motor o le engordaron la carburación para conseguir un caballo más de potencia. Otros se centraron en la estabilidad: le recortaron con más o menos fortuna los muelles de suspensión y le colocaron peso en el cofre delantero para, supuestamente, lograr más aplomo; o le dotaron de anchas y estrambóticas llantas (y gruesos neumáticos en consonancia) con el mismo fin anterior. Como remate, y para aderezar convenientemente aquellas *mejoras*, no había *preparador* que se preciase que no recurriese a algún alerón, faldón, tubarro, colores y más ópticas que las cuatro de serie.

Como cabría esperar, la mayoría de aquellas seudopreparaciones acababa siendo más una espejismo que un cambio para mejor. En general, *no iban mal encaminadas*, sólo que al no haber detrás unas manos y base profesionales, los resultados quedaban en eso, simple apariencia. Y remarcamos *no iban mal encaminadas*, porque algo de acertado sí había en ellas: algunos periodistas las plantearon desde el principio y los verdaderos técnicos las habían aplicado bien en los coches de competición.

Por supuesto, estas modificaciones no eran la norma; mas sí bastante frecuentes, habida cuenta de la limitada oferta en el mercado español de coches con carácter deportivo. ¿Acaso alguno más que el Simca 1000 GT/Rallye, el Seat 850 Sport Coupé o su pariente cercano, aunque lejano por precio, el Alpine A-110 1100?

Pero de todo lo anterior, hay una conclusión irrefutable: el TS tenía *gancho*. Y sin duda, ese gancho se lo aportaban los tres argumentos citados en la entradilla de este artículo: un motor de serie brillante, un comportamiento de serie excitante y una decoración de serie atractiva. Es decir, un vehículo que tal y como salía de la cadena de montaje ya era especial.

El ejemplar de José Rodríguez nos ha permitido volver a descubrirlo. Aunque hace sólo un par de años, este R-8

Escaneado con CamScanner

TS, fabricado en 1971, estuvo a punto de ir al desguace. Entonces, su aspecto era lamentable. Exhibía una de esas *redecoraciones* a las que tantos otros también fueron sometidos: alerones, pintura de guerra, llantas anchísimas, modificaciones en el motor y un cuadro de instrumentos muy aeronáutico, pero hecho con poco gusto.

José ha enderezado ese desaguisado, pese a reconocer que ha estado a punto de tirar la toalla en alguna ocasión. Ahora, su TS luce el aspecto de origen que muestran las fotografías. No obstante, aún quedan pequeños flecos (o licencias), como las ruedas de 14 pulgadas de R-8 segunda serie que conserva, o la tapa de balancines de origen Alpine.

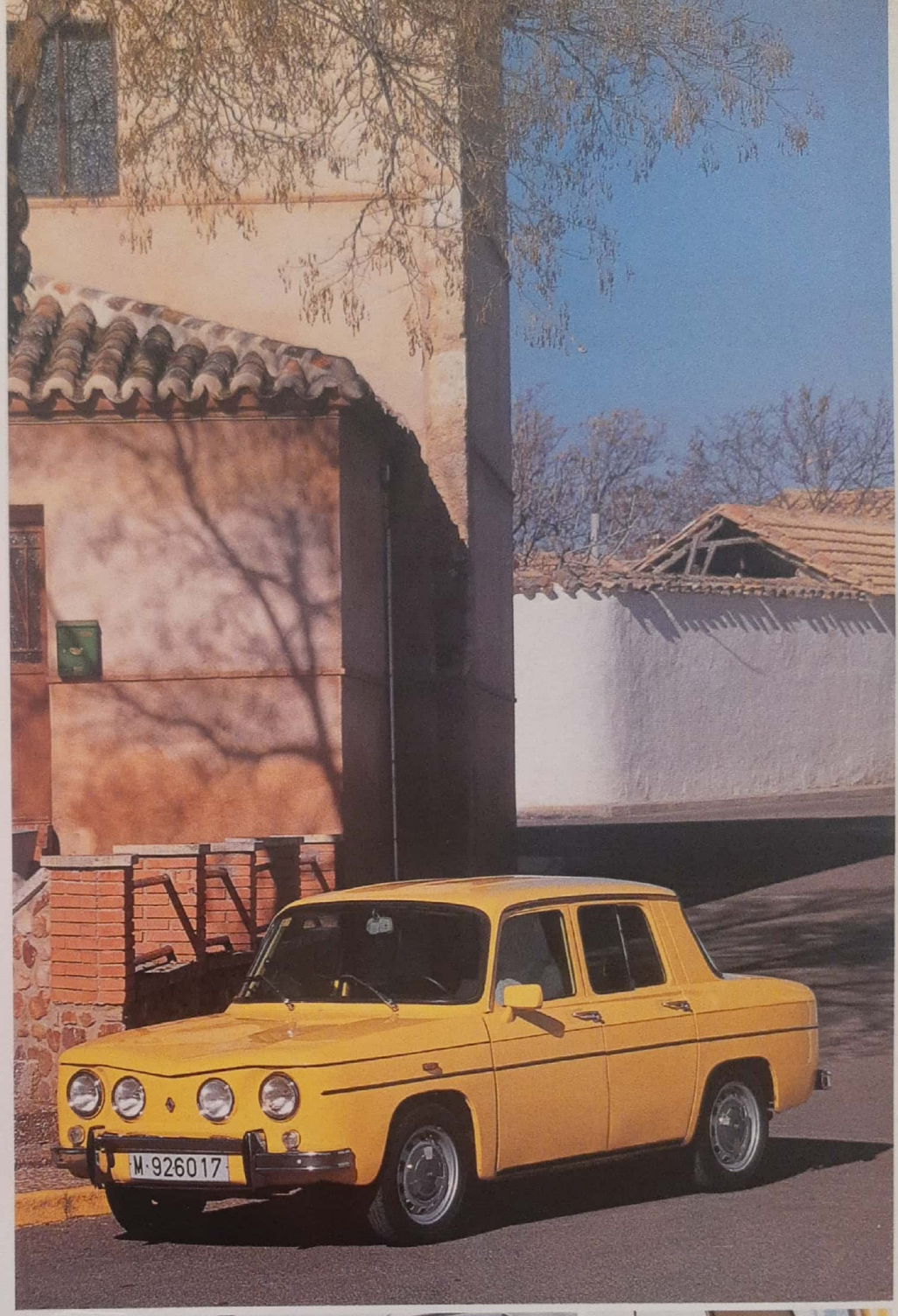
Pocas tachas podemos poner a la inspección visual. Ante el volante, todo parece estar en orden también. Los asientos, tapizados en plástico tipo simil-cuero, acogen perfectamente el cuerpo y son confortables. El cuadro ha recuperado su aspecto original, con la plancha de madera como fondo y la completa instrumentación sobre ella, que incluye las dos esferas principales del velocímetro (graduado hasta 180 km/h) y del cuentarrevoluciones (con una zona naranja de 5.400 hasta 6.200 rpm y otra roja hasta las 7.000), y tres de menor diámetro, correspondientes al amperímetro e indicadores de temperatura del agua y nivel de gasolina. Sólo se echa en falta un manómetro de aceite.

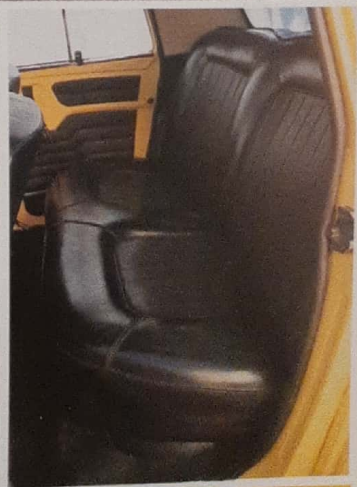
El volante, bonito por sus radios metálicos perforados, tiene un tamaño y un grosor generosos, a lo que se suma un tacto rugoso muy acertado para agarrarlo y dirigirlo con eficacia. La visibilidad está garantizada por la amplia superficie acristalada y por el retrovisor exterior que José le ha añadido, pues no lo traía de serie.

Sin embargo, el TS ha de ponerse en marcha para que podamos apreciar el verdadero carácter que deja entrever su ornamentación. El motor arranca después de un par de intentos. Ello indica que le hace falta una puesta a punto más afinada, pues en su época fue ensalzada la facilidad con que se ponía en funcionamiento, a pesar de su alta compresión (9,5:1).

Es la misma base técnica que equipan los Renault 10 y Alpine A110 1100; es decir, el tipo 688-09 de cuatro cilindros en línea, 1.108 cc, culata de aleación, árbol de levas en el bloque y cigüeñal sobre cinco apoyos. Las diferencias se hallan en la compresión, el modelo de carburador y el diagrama de distribución. El menos *apretado* es el R-10. El A-110 y el TS montan un carburador de doble cuerpo de 32 mm y árboles de mucho cruce, aún más el del primero. Ello se traduce en 60 CV DIN a 6.000 rpm para el A110 y 56 a 5.500 para el 8 TS.

Pero centrándonos en el rendimiento del que nos ocupa, este motor destaca





Las principales señas de identidad de los TS eran su frontal con cuatro faros, convencionales, y un puesto de conducción con ambiente «de carreras»: volante deportivo, instrumentación abundante y completa (sólo se echa en falta un manómetro de aceite) y asientos anatómicos.

Escaneado con CamScanner

por su alegría y elasticidad. Desde casi el ralentí, sube de vueltas con brío y sin altibajos hasta casi las 6.500 rpm, cuando la prudencia se antepone a las verdaderas posibilidades, pues parece seguir pidiendo gas por encima de ese régimen. De hecho, en las dos primeras relaciones no debemos quitar ojo al cuentavueltas, porque es fácil sobrepasar ese límite anaranjado y adentrarse en zona roja.

En este ejemplar, las precauciones deben aguzarse. Como hemos indicado anteriormente, lleva puestas las ruedas de la versión que aparecería en 1973. Esa segunda serie, reconocible por los parachoques de una sola pieza y los cuatro faros en las dos variantes, normal y TS, fue equipada de serie con llantas de 4 pulgadas de garganta y 14 de diámetro y neumáticos 145 x 355, en lugar de las 4,5J X 15" y 135 x 380 de los TS fabricados entre 1968 y 1973.

Esta modificación trae consigo una pequeña, pero significativa, reducción de los desarrollos del cambio. En la ficha técnica adjunta se indican esas diferencias. En las dos primeras relaciones, es más el cuidado en no incurrir en sobrerrégimen que la variación práctica que percibe el conductor. Ambas cumplen a la perfección su cometido de lanzar con fuerza el coche o permitir desenvolverse con agilidad en ciudad. La tercera queda casi perfecta para circular rápidos por zonas muy tortuosas y para realizar adelantamientos con celeridad.

En la que se ha ganado nervio, sensiblemente, ha sido en cuarta, pues con su equipo de ruedas original tenía un desarrollo de 26,25 km/h a 1.000 rpm, un poco largo para un motor de sólo 1.100 cc que debe tirar de más de 800 kg, con el coche cargado. La reducción a 25,27 km/h a 1.000 rpm que consiguen las actuales ruedas le confiere mayor capacidad de aceleración, sobre todo cuando se circula por carreteras secundarias, con curvas y repechos suaves, hábitat natural para disfrutar este coche.

Ahora alcanza con facilidad los 140 km/h, al régimen de potencia máxima (5.500 rpm), y mantiene un crucero vivo y seguro para la mecánica, entre 110 y 120 km/h, rodando en torno a las 4.300 y 4.800 vueltas. Y aún hay reserva para acelerar con empuje suficiente.

El tacto del embrague, la sincronización del cambio y los recorridos de la palanca no tienen defecto alguno significativo. Ni margen de error. Siempre que se actúe con la prudencia que requiere un diseño de hace treinta años, olvidándonos de cómo cambiamos en un coche moderno, tanto subir como bajar de relación es fácil, incluso sin necesidad de hacer doble embrague. Las relaciones engranan con precisión, las posiciones son claras y los recorridos cortos.

Como pudimos apreciar, la mecánica tiene un rendimiento brillante para su cilindrada. El TS acelera y corre como pocos coetáneos suyos. Pero, ¿frena en consonancia con sus prestaciones? Sí, con alguna puntualización. En el cristal posterior de los primeros R-8 un letrero anunciaba: «Atención: Frenos de disco». Si bien era el primer modelo español de gran serie en montar este sistema de frenos, sólo en las ruedas delanteras, en esta versión TS, capaz de rodar rápido, llega a quedar algo justito. La frenada es equilibrada, pero se echa de menos un servo cuando se hace necesario presionar con fuerza el pedal central.

Respecto a la estabilidad, está condicionada por el planteamiento estructural: motor y propulsión traseros. Ello exige una conducción fina, sin brusquedades con el volante, máxime cuando el mecanismo de cremallera es bastante sensible en la primer cuarto de giro del volante. En terreno llano y recto, la amplia y cuadrada carrocería del R-8 determina el mantenimiento de la trayectoria cuando sopla viento lateral o cruzado. Pese al buen diseño de las suspensiones, por lo menos sobre el papel, esto es, triángulos superpuestos delante y semiejes oscilantes detrás, las ráfagas de aire fuertes o cuando salimos del rebufo de un vehículo más voluminoso, al adelantarlo, por ejemplo, provocan vaivenes, que en el mejor de los casos resultan incómodos.

En este sentido, las correctas presiones de hinchado de los neumáticos indicadas por el fabricante se muestran incuestionables: 1,1 kilogramos delante y 2,2 detrás. Contravenir estas cargas acentúa el comportamiento sobrevirador típico de los todo atrás. En curva se percibe un desplazamiento lateral de la carrocería, que a baja velocidad es más aparente que real. En ese momento, lo normal es intentar corregir el supuesto derrapaje con un movimiento de contravolante, que como hemos dicho que es bastante sensible en el primer cuarto de giro, no hace si-

Escaneado con CamScanner

La base mecánica es similar a la de los R-10 y Alpine A110 1100, solo que con una carburación (Weber 32) y un diagrama de distribución (22-62-60-20) específicos. El resultado es un motor que funciona muy «redondo» y sube muy bien de vueltas.

no agravar la situación. De ahí que debamos extremar la finura con que manejemos el volante.

Cuando se fuerza la trayectoria, en una curva de radio corto, por ejemplo, la rueda interior trasera llega a perder contacto con el suelo, acentuando el sobreviraje. Bien controlado, puede suponer un acicate para el buen piloto

Una práctica habitual en la época y, desde luego, una de las modificaciones imprescindibles en los coches de la Copa TS era rebajar la altura de la suspensión trasera. Para ello, se acortaban los muelles posteriores, con los que se reducía la altura del centro de gravedad y balanceaba menos la zaga. Con esta reforma, la suspensión no perdía el carácter confortable característico, reforzado por una amortiguación tirando a blanda. No faltó quien planteó, en busca de soluciones más atrevidas, adoptar el esquema del Alpine con dos amortiguadores en cada rueda del eje posterior.

Al hilo de lo anterior y a modo de conclusión, haremos una puntualización a nuestro *libro de estilo*. Desde estas páginas siempre hemos animado a mantener la originalidad en los vehículos y a huir de modificaciones artesanales. Sin embargo, existen modelos más susceptibles que otros a admitirlas, y para los que el propio fabricante aportaba pistas. Sin duda, el Renault 8 TS es uno ellos. Un vehículo dirigido, principalmente, a los aficionados a la conducción rápida y estimulante y que tuvo el honor de sacar a relucir una generación de jóvenes pilotos. □

Ficha técnica

Renault 8 TS de 1971

MOTOR

Tipo: 4 cilindros en línea. Bloque de fundición, con camisas húmedas, y culata de aleación. Cigüeñal sobre 5 apoyos. Refrigeración líquida.

Posición: trasera longitudinal.

Diámetro x carrera: 70 x 72 mm.

Cilindrada: 1.108 cc.

Relación de compresión: 9,5:1.

Distribución: árbol de levas en el bloque, movido por cadena. Varillas, balancines y dos válvulas en cabeza por cilindro.

Encendido: dinamo (12 V), batería, bobina y distribuidor.

Alimentación: un carburador invertido Weber 32 DRC de doble cuerpo.

Potencia: 56 CV DIN a 5.500 rpm.

Par máximo: 8,5 mkg DIN a 3.500 rpm.

TRANSMISION

Tipo: a las ruedas traseras.

Embrague: monodisco en seco, con plato de presión de diafragma, y mando por varilla.

Cambio: cuatro relaciones sincronizadas más m.a.

Relaciones: 1ª 3,61:1; 2ª 2,25:1; 3ª 1,48:1; 4ª 1,03:1. Grupo: 4,125:1.

Desarrollos: 7,50 (7,23) km/h a 1.000 rpm en 1ª; 12,02 (11,55) en 2ª; 18,26 (17,60) en 3ª; 26,25 (25,27) en 4ª

**Entre paréntesis, desarrollos del coche probado, con ruedas 4J x 14" y neumáticos 145 x 355.*

BASTIDOR

Estructura: monocasco autoportante.

Suspensión delantera: brazos triangulares superpuestos formando paralelogramo deformable, conjunto muelles helicoidales y amortiguadores hidráulicos telescópicos concéntricos y barra estabilizadora.

Suspensión trasera: semiejes oscilantes, brazos de reacción diagonales, muelles helicoidales y amortiguadores hidráulicos telescópicos.

Frenos: de disco delante y de tambor detrás.

Dirección: de cremallera y piñón. 3,6 vueltas de volante.

Ruedas: de chapa, en medida 4,5J x 15".

Neumáticos: radiales Michelin XAS, en medida 135 x 380.

CARROCERIA

Diseño: berlina de cuatro puertas, obra de la marca.

Plazas: 4/5.

Batalla: 2,27 m.

Vías del./tras.: 1,256/1,226 m.

Largo x ancho x alto: 3,99 x 1,49 x 1,41 m.

Depósito de combustible: 38 l.

Peso: 755 kg.

PRESTACIONES

Velocidad máxima: 145 km/h a 5.525 rpm.

Aceleración (0-1.000 m): 39 sg.

Consumo medio: 7 l/100 km a 100 km/h.

FABRICACION

Presentación: en septiembre de 1968.

Epoca de fabricación: 1968-1973 (1ª serie); 1973-1976 (2ª serie).

Precio: 117.000 pesetas en 1968.

Escaneado con CamScanner

La primera serie de los 8 y 8 TS es fácilmente distinguible por el característico parachoques de dos piezas. En 1972, se le incorpora al R-8 el frontal con cuatro faros de la versión deportiva.

Sin parangón

FASA empezó a fabricar el Renault 8 tres años después de presentarlo la Régie en Francia, la misma diferencia de tiempo que luego continuó en producción en Valladolid tras desaparecer en el país vecino. Además, las pequeñas modificaciones introducidas aquí en 1973, no tuvieron parangón.

En 1958, la Régie encarga a su departamento de estilo el diseño de un automóvil más evolucionado que el Dauphine, que llevaba entonces sólo dos años en producción. En principio, el proyecto denominado internamente con el número 113 recibirá el sobrenombre de "Super-Dauphine". La plataforma técnica mantenía el esquema "todo atrás", es decir, motor y propulsión traseros.

Robert Barthaud es quien realiza los primeros bocetos, con unas líneas que parten claramente de las de un Dauphine, pero mucho más rectas en los flancos del frontal y la zaga. A esos siguieron otros prototipos cada vez más elaborados, en los que intervinieron hombres de la casa como Gaston Juche y Jaques Ousset y un colaborador externo, Philippe Charbonneaux.

Por fin, en marzo de 1962, el Renault 8 es presentado al público en el Salón de Ginebra. Su línea cuadrada, con un característico capó en V, deja ver una

Cuando la Régie acababa de parar su producción, FASA introdujo modificaciones (parachoques, ruedas y faros) y siguió fabricando el Renault 8 / 8 TS tres años más.

Escaneado con CamScanner

Identificación y cambios

1965
(R-1130, de 1 a 2.017)
FASA presenta el Renault 8 (R-1130) tres años después que su homólogo francés. A diferencia de aquel, con frenos de discos en las cuatro ruedas, el modelo español monta discos delante y tambores detrás. El motor es el 956 cc de 40 CV a 5.000 rpm.

1966
(R-1130, de 2.018 a 24.073)
No hay cambios

1967
(R-1130, de 24.074 a 40.542)
Cambio del salpicadero con fondo gris por uno con fondo de imitación a madera similar al del Renault 10.
Sustitución del tope de desembrague de grafito por el de agujas (R-1130, 31.687).
Disco de embrague de 20 estrías en lugar de 10 (R-1130, 37.330). Cambio de la dinamo Femsa DNL 12-17 por la DNL 12-43 (R-1130, 29.363) y del motor de arranque Femsa MTA 12-14 por el MTA 12-19 (R-1130, 33.271).

1968
(R-1130, de 40.543 a 61.196)
(R-1136, de 1 a 917)
Presentación del Renault 8 TS (R-1136): motor de 1.108 cc, 56 CV a 5.500 rpm. Ruedas 4,5J x 15" y neumáticos 135 x 380. Distribuidores Femsa DF 4-30 ó Bosch. Cambio del parabrisas tipo LPE 12-3 por el LPH 12-38 (R-1130, 50.767).

1969
(R-1130, de 61.197 a 86.838)
(R-1136, de 918 a 4.960)
Sustitución del tope de desembrague de agujas por el de guiado a bolas (R-1130, 71.687) y (R-1136, 2.605).
Cambio del regulador Femsa GRC 12-2 por el GRC 12-37 (R-1136, 1.656).

1970
(R-1130, de 86.839 a 117.397)
(R-1136, de 4.961 a 8.944)
Cambio de la bobina Femsa BN 12-4 por BD 12-1 (R-1130, 98.068) y (R-1136, 6.627).
Cambio del parabrisas tipo LPE 12-3 por el LPH 12-38 (R-1136, 5.250).

1971
(R-1130, de 117.398 a 153.323)
(R-1136, de 8.945 a 11.902)
Desde (R-1130, 137.261) y (R-1136, 11.678): Variación en la altura de la culata: de 70,05 a 71,42 mm (R-1130) y de 70,35 a 70,15 mm (R-1136). Válvulas de mayor diámetro de cabeza: de 31,2 a 33,5 mm las de admisión y de 26,8 a 30,3 las de escape. Muelles de válvulas de mayor diámetro interior: de 18,4 a 21,6 mm. Cotas de reglaje del cigüeñal y de las muñequillas de biela. Distribuidores Femsa DF 4-65 o Bosch en lugar de DF 4-4 (R-1130). Reglaje de los carburadores Solex 32 PDIS y Zenith 32 WIN (R-1130).
Cambio de la dinamo Femsa DNL 12-43 por la DNO 12-8 (R-1130, 128.061) y (R-1136, 9.910)
Carburador Weber 32 DRC 11 en lugar del Weber 32 DRC (R-1136, 11.688) inicial.
A partir de (R-1130, 141.107), salpicadero con dos relojes circulares, similares a los del 8 TS, sustituyendo al rectangular; llantas 4,5J x 15" y neumáticos 135 x 380.

1972
(R-1130, de 153.324 a 188.153)
(R-1136, de 11.903 a 13.528)
A partir de (R-1130, 174.847, frontal con cuatro faros, como 8 TS, y cambio del regulador Femsa GRC 12-2 por el GRC 12-37.

1973
(R-1130, de 188.154 a 218.542)
(R-1136, de 13.529 a 14.554)
Se presenta la segunda serie de los R-8 (R-1130, 198.376) y R-8 TS (R-1136, 13.939), distinguible por el parachoques delantero de una sola pieza, frontal de cuatro faros en las dos versiones, pilotos posteriores alargados y de mayor tamaño, llantas 4J x 14", con nuevo diseño de tapacubos, neumáticos 145 x 355, y asientos reclinables similares a los del Renault 5.
Cambios en los reglajes del Carburador Solex 32 PDIS (R-1130, 198.376).
Nuevo carburador Weber 32 DRC 20 (R-1136, 13.939).

1974
(R-1130, de 218.543 a 242.864)
(R-1136, de 14.555 a 15.431)
Hasta (R-1130, 233.353) cajas de cambio tipo 330-04, 330-01, 330-99 y 33-97; luego tipo 330-94 y 330-98.
Hasta (R-1136, 15.931) cajas de cambio tipo 330-00, 330-23 y 330-86; luego tipo 330-93 y 330-91.
Las 330-98 (R-1130) y 330-91 (R-1136) se diferencian en la relación de la 1ª, que es 3,81:1 en vez de 3,45:1
Desde (R-1130, 232.174) y (R-1136, 15.284), pequeñas variaciones en las cotas de reglaje del cigüeñal y de las muñequillas de biela.

1975
(R-1130, de 242.865 a 255.897)
(R-1136, de 15.432 a 15.929)
Aumento de la capacidad del cárter de 2,5 a 3 l (R-1130: 243.917; R-1136, 15.855).

1976
(R-1130, de 255.898 a 259.249)
(R-1136, de 15.930 a 15.978)
Fin de la producción.

**Nota: entre paréntesis aparece la denominación oficial de la versión (R-1130 para el Renault 8 y R-1136 para el 8 TS) seguida del número de chasis a partir del cual se incorpora la modificación especificada.*

1965-1973

1968-1973

1973-1976

Escaneado con CamScanner

Copa Nacional R8 TS
Escuela de campeones

Esta inédita fórmula de promoción, además de constituir un acierto publicitario sin precedentes y servir para llenar de emoción y público los circuitos de velocidad españoles, también fue lanzadera para una joven y fructífera generación de pilotos. En ella se dieron a conocer nombres como Salvador Cañellas (vencedor de la primera edición en 1969), Jaime Sornosa "Correcaminos", Jesús Pareja, José Angel Sasiambarrena y largo etcétera.

Extraída la idea de la Copa Gordini francesa, el entonces jefe de Competición de FASA Renault, Fernando Villaamil, la puso aquí en práctica con los R-8 TS. Y con el propósito de mantener la máxima igualdad entre los participantes, entre los que no podía figurar ningún "pilotos consagrado", las modificaciones en los coches fueron mínimas, centrándose en unos muelles de suspensión más cortos y duros, unos amortiguadores Lip Allinguant específicos y la instalación de una jaula antivuelco. El certamen fue un éxito total, con inscripciones de 100 pilotos, endiabladas carreras con constantes derrapadas, encontronazos, salidas de pista y toda la salsa picante que podían poner aquellos jóvenes pilotos.

Los pilotos traseros también fueron objeto de cambio: los primitivos, más pequeños y con diseño d punta de flecha, se sustituyeron por estos de mayor tamaño y rectangulares.

De perfil, la segunda generación sólo era distinguible por el diseño del tapacubos y, acercándose aún más, por la medida de la rueda, que paso de 15 a 14 pulgadas de diámetro.

berlina compacta, pero amplia para cinco pasajeros y su equipaje, luminosa y en la que en su interior priman las concesiones al confort: asientos anatómicos y acogedores, y una terminación de calidad. Mecánicamente, nacía con un cuatro cilindros de 956 cc y una novedad interesantísima en un turismo de su categoría: frenos de disco en las cuatro ruedas.

Tres años después, merced a la positiva aceptación en Francia, FASA Renault recibe el visto bueno de la casa matriz para fabricarlo en su factoría de Valladolid. Respecto a su hermano del otro lado de los Pirineos, el R-8 español montaba una caja de cambio con l cuatro relaciones sincronizadas y fren de tambor en las ruedas posteriores.

Lanzado apenas unos meses ant que su rival natural, el Simca 1000, el 8 aportaba un salto cualitativo signific tivo a la oferta de berlinas de tipo m dio. No sólo por su habitabilidad, si también por su alto rendimiento en carrete Junto con el modelo de Barreiros, c bría un segmento solitario, entre los u litarios Seat 600 y Citroën 2 CV, por un l do, y los grandes Seat 1500 y Dod Dart 270. En los dos años siguientes ap recerían en el mercado el Seat 850 bé lina (menos potentes y capaz) y el Au hi Morris 1100 (10 CV más, tracción d lantera y un acabado algo superior).

En 1968, FASA da un paso más s su proyecto por ofrecer coches difere tes y sugerentes. El Renault 8 TS se anu cia como la berlina deportiva dirigida a qu nes tienen un espíritu joven y quieren u coche para algo más que desplazars de un sitio a otro. Desarrollado a part del R-8 S francés, el TS cuenta con u motor de 1.108 cc, un carburador "go do" y un árbol de levas "rabioso", simil al del Alpine A 110 1100. Sus 56 CV, la fa cilidad para llevarlo alto de vueltas y u

CARACTERÍSTICAS DE LOS RENAULT 8 ESPAÑOLES Y FRANCESES

	España		Francia		
MODELO	R8	R8 TS	R8	R8 MAJOR	R8 S
Motor	R-1130	R-1136	R-1130	R-1132	R-1136
Cilindrada (cc)	956	1.108	956	1.108	1.108
Potencia (CV a rpm)	40 a 5.200	56 a 5.500	40 a 5.200	46 a 4.600	53 a 5.500
Alimentación	Solex 32 PDIS ó Zenith 32 WIN	Weber 32 DRC	Solex 32 ó Zenith 32	Solex 32 ó Zenith 32	Weber 32 DIR 4
Cambio	4 rel. sincronizadas	4 rel. sincronizadas	4 rel. (1ª sin sincronizar hasta 1964)	4 rel. sincronizadas	4 rel. sincronizadas
Frenos	Disco/tambor	Disco/tambor	Disco/disco	Disco/disco	Disco/disco
Vel. máxima	130	145	125	135	145
Producción	1965-1976	1968-1976	1962-1967	1964-1973	1968-1971

Escaneado con CamScanner

Coetáneos

Seat 850 Especial

Simca 1000

Authi Morris 1100

Citroën Dynam

	Seat 850 Especial	Citroën Dynam	Authi Morris 1100	Simca 1000
Motor	Tras. 4 cil. en línea	Del. 2 cil. opuestos	Del. 4 cil. en línea	Tras. 4 cil. en línea
Cilindrada (cc)	843	602	1.098	944
Potencia (CV a rpm)	47 a 6.200	30 a 5.500	50 a 5.100	40 a 5.200
Frenos	Disco/tambor	Tambor/tambor	Disco/tambor	Tambor/tambor
Batalla (m)	2,18	2,4	2,37	2,22
Dimensiones (m)	3,72/1,42/1,38	3,96/1,52/1,52	3,72/1,53/1,34	3,80/1,48/1,40
Peso (kg)	740	690	825	770
Vel. maxima (km/h)	**130**	**117**	**125**	**122**
Fabricación	1968-1974	1969-1971	1967-1969	1966-1977

Por tamaño y habitáculo, los aquí seleccionados eran los principales rivales del Renault 8 en el mercado español, a los que se podían sumar el Citroën C8 y su pariente cercano, el Renault 6.
El 8 TS poco menos que tenía el enemigo en casa. Básicamente, el Renault 10 era un poco más largo y tenía un acabado lujoso, además de un precio superior. Ello evidenciaba que iba dirigido a un público diferente, de mayor poder adquisitivo. Por prestaciones, apenas podían hacerle sombra los Seat 124 y 850 Sport Coupé, MG 1300 y Simca GT/Rallye y 1200.

1973

Asientos reclinables, similares a los del Renault 5, y nuevo tapizado diferenciaba el interior de la segunda serie del R-8 normal.

1967

En 1967, el fondo del cuadro de instrumentación pasó a ser de madera, con un ligero retoque también en la forma del reloj principal.

1965

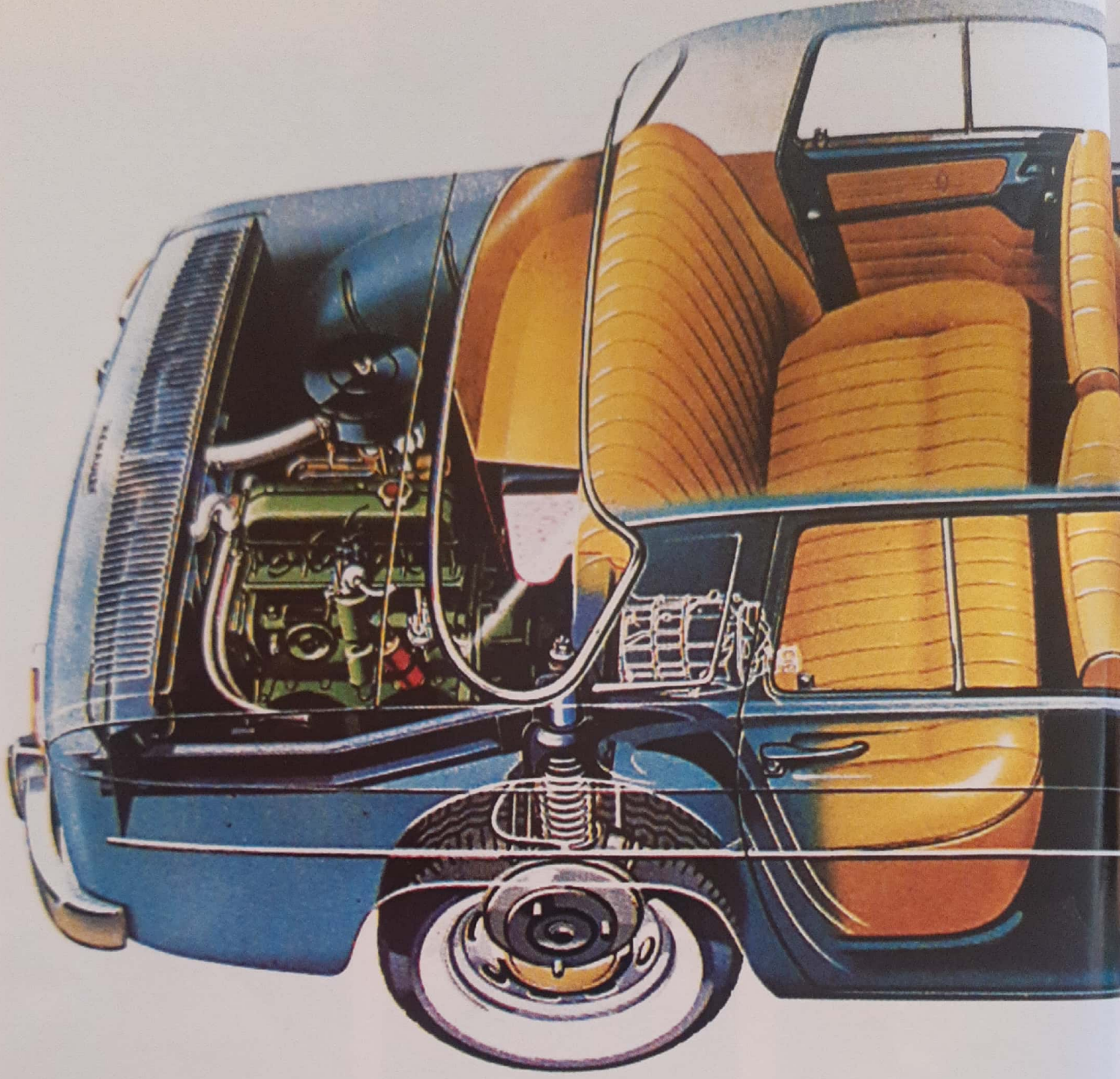
Salpicadero del primer modelo de R-8 presentado en España: fondo gris, guantera y reloj central más cuadrado, grande y con el velocímetro horizontal.

comportamiento divertido hacen de inmediato las delicias de quienes aspiran a ser grandes volantistas. A ello se suma una decoración específica, con un frontal de cuatro faros y un cuadro de instrumentos colmado de relojes.

El ritmo de ventas iondicaba unos niveles tan positivos que la filial española no duda en seguir manteniendo la gama R-8/8 TS después de que la Régie pusiese fin a su fabricación en 1973. Esa coyuntura la aprovecha también para introducir ligeras modificaciones, que afectan, principalmente, a elementos de la carrocería. Así, los parachoques serán desde entonces de una sola pieza y rectos; los pilotos posteriores, rectangulares y alargados; y la medida del diámetro de las ruedas, una pulgada inferior, de 15 pulgadas a 14, con neumáticos también más anchos.

Sin embargo, los «todo atrás» de gran serie estaban llamados a la extinción durante los años 70. Los Renault 8 y 8 TS desaparecieron en 1976 ante el empuje de la disposición «todo delante», es decir, tracción y motor delanteros. Sus sucesor sería el Renault 12.

Escaneado con CamScanner



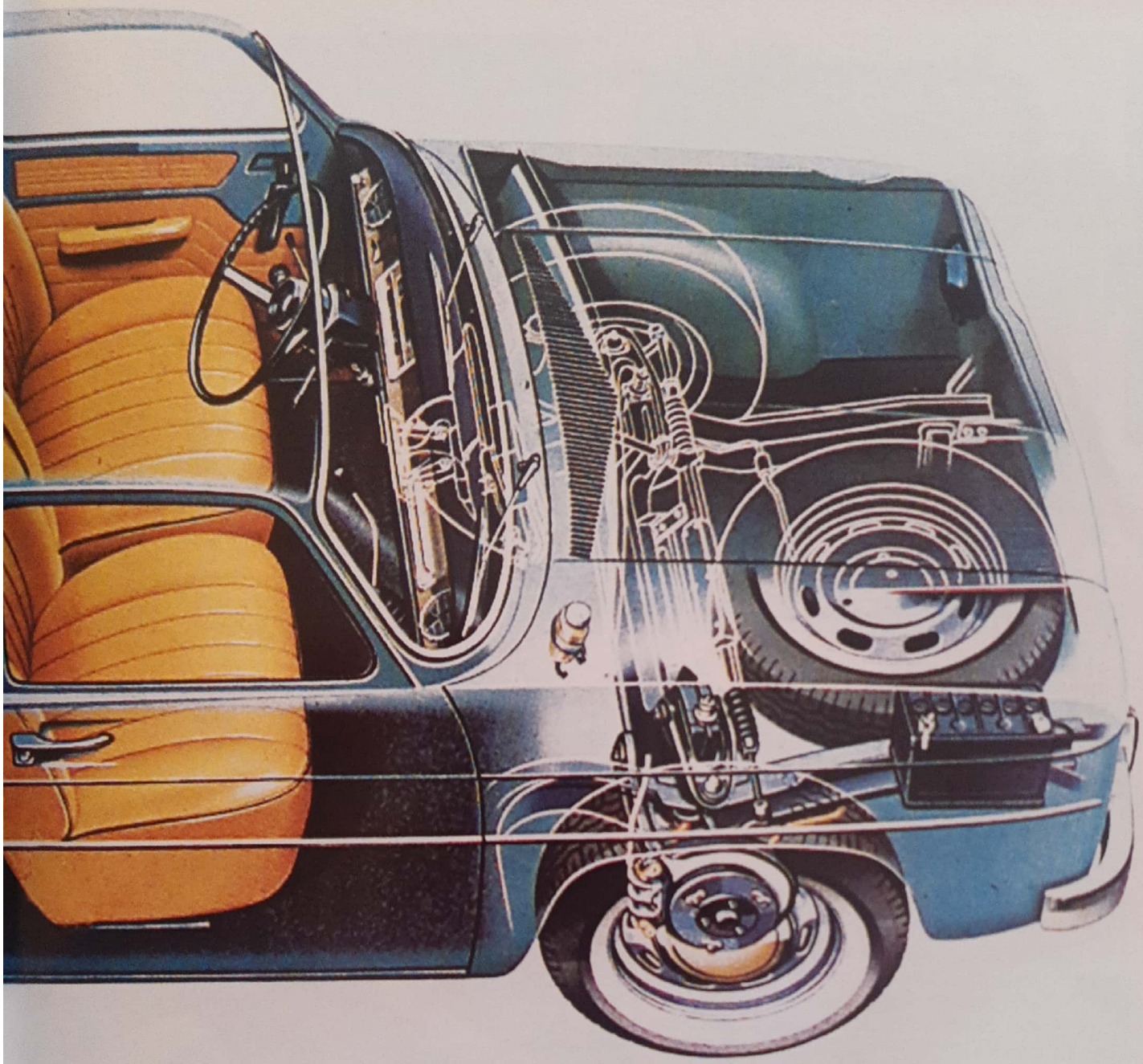
Receta casera

Aunque significó mucho en los años 60 y 70, lo cierto es que el Renault 8 no aportó nada técnicamente. Sin embargo, en la robustez y experimentación de su mecánica, en la utilización de materiales de primera calidad y en el cuidado puesto en su terminación están las principales bazas para que haya sobrevivido sano.

A diferencia de otros coetáneos suyos que cuesta encontrarlos medianamente saludables, el Renault 8 no ha envejecido mal. De hecho, aún podemos ver, de tarde en tarde, alguno circulando casi como el primer día. Son aquellos a los que se les ha prestado una mínima atención y un programa de mantenimiento lógico. En su favor había una base mecánica suficientemente experimentada, sencilla de reparar, unos componentes con una calidad de primer orden y material de repuesto abundante hasta hace poco.

Esto puede generalizarse a los R8 normales, pero no a los TS. Para ellos su peor enemigo no han sido el tiempo, ni la buena o mala construcción, sino el propio carácter que quiso imprimirles, intencio-

Escaneado con CamScanner



nadamente, el fabricante. Ese espíritu deportivo ha hecho de él caldo de cultivo para la ejecución de todo tipo de modificaciones, implantes y preparaciones, denominadas ¿"racing"?

Al cabo de los años, es difícil hallar un TS en impecable estado de conservación. Cierto también que la mayoría de esas modificaciones se han centrado, sobre todo, en la adición de elementos, más ornamentales que prácticos; es decir, llantas, relojes, aletines, baquets y volantes de carreras. Algunos han ido más allá y han recurrido a piezas de fácil adaptación procedentes de sus parientes cercanos los Alpine A110. En muchos casos, la fuente de inspiración era el ansiado Renault 8 Gordini francés.

Pero como de doctores está llena la iglesia, y vaya por delante el respeto a cada cual, no entraremos en valoraciones ni en intentar imponer criterios sobre pureza a la hora de conservar y restaurar estos coches. En cualquier caso, sí conviene prestar atención a ciertos puntos críticos que pueden arruinarlos casi definitivamente o llevar a que no puedan disfrutarse de forma plena.

Carrocería

El monocasco que le da forma está constituido por dos partes esencialmente: un piso-bastidor y una superestructura soldados entre sí. A este armazón autoportante van fijados las aletas, puertas y capós de chapa embutida.

En este conjunto, el peligro más temido se cierne en torno a los puntos donde puede hacer mella la corrosión. Estos son: los largueros de la plataforma, las puntas posteriores de los pasos de rueda, las fijaciones de las aletas y las uniones verticales de la chapa del frontal y de la trasera. Con mayor cuidado aún debe inspeccionarse la base de la batería y, sobre todo, la chapa que conforma el suelo del maletero delantero. Este tiene forma hundida al centro y dispone de un orificio, con un tapón de goma, para evacuar el agua. Debe revisarse también el alojamiento de la rueda de repuesto, situado debajo del cofre portaequipajes, y la portezuela que da acceso.

Aunque, básicamente, el R8 y el R8 TS comparten las piezas de carrocería, excepto el frontal de la primera serie (el TS tiene cuatro faros), cada vez es más difícil encontrarlas como repuestos.

Grupo propulsor

El motor tipo Sierra es suficientemente reconocido por su fiabilidad. No en

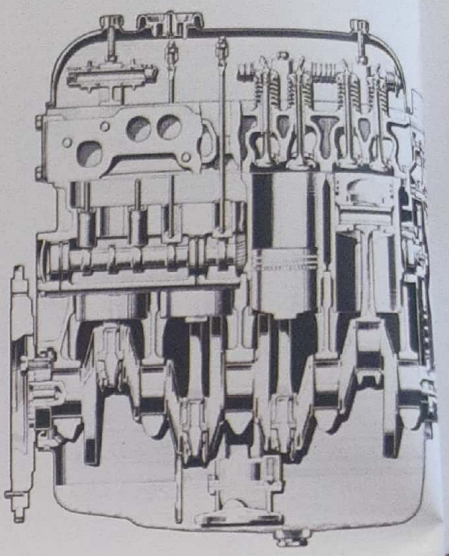
Escaneado con CamScanner

Precios de repuestos

Hasta hace poco tiempo, los propios servicios oficiales de Renault guardaban material de recambio. Hoy la situación es bien diferente, sobre todo, para piezas específicas de la versión TS, como son la relojería, la culata, los colectores de escape, las mordazas de frenos y los anagramas. Algunos profesionales están empezando a fabricar algunas de estos elementos. De momento, la búsqueda en ferias, mercadillos y desguaces sigue siendo la mejor receta.

Culata	150 €
Junta de culata	7,81 €
Bomba de gasolina	15 €
Bomba de freno	33,06 €
Bombín de freno	15,03 €
Kit de embrague	114,19 - 180,3 €
Optica de faro	15,03 €
Paragolpes delantero	63,11 €
Junta de parabrisas o luneta	27,05 €
Juego de gomas de puertas	18,03 €
Juego de escobillas cromadas	15,03 €
Molduras laterales	3,61 €
Tapacubo	10,82 €

Precios facilitados por El Desván del Automóvil (Apdo. 5189. 28080 Madrid. Tel./fax: 914 743 285 y 609 258 628.)



El motor tipo Sierra, que Renault lo ha montado hasta hace pocos años, tiene su principal virtud en una robustez a toda prueba. Como se aprecia en esta radiografía, la arquitectura de este cuatro cilindros es conservadora, con árbol de levas en bloque, válvulas alineadas en cabeza y camisas amovibles. Su mantenimiento y reparación está al alcance casi de cualquier aficionado.

Cotización

Este es un modelo en alza. Desde hace ya algunos años, están siendo buscados, aunque han sido muchos los que han tenido un final dramático. En este sentido, los TS de primera serie son los más difíciles de localizar, y también los que han sufrido mayores aberraciones, por lo que en ocasiones, y dada la escasez de repuestos, su restauración se convierte en una pesadilla.

Modelo	Año	+	-
Renault 8	1965-1973	1.800 €	600 €
Renault 8 TS	1968-1973	3.000 €	1.350 €
Renault 8	1973-1976	1.650 €	600 €
Renault 8 TS	1973-1976	2.850 €	1.200 €

+ El valor de esta columna corresponde a vehículos en perfecto estado de conservación o cuidadosamente restaurados.

- El valor de esta columna corresponde a vehículos completos pero que necesitan restauración.

vano, con pequeñas modificaciones, Renault lo ha estado instalando en sus modelos hasta hace pocos años. El rendimiento de este cuatro cilindros, con camisas húmedas, árbol de levas lateral y cigüeñal sobre cinco apoyos no tiene tacha, soporta bien el uso intenso y es sencillo de reparar.

Sin embargo, en los R-8 hay que vigilar periódicamente el sistema de refrigeración. Aunque dispone de un circuito cerrado, su planteamiento de motor trasero hace necesario revisarlo con mayor frecuencia. Sobre todo, conviene tener la correa de la bomba de agua en perfecto estado de conservación y con la tensión recomendada. Era frecuente que por no cuidar este detalle, la temperatura subiese y provocase la explosión del vaso de expansión, de cristal. La versión normal no cuenta con reloj-indicador, mientras que el TS sí. Un remedio muy común consistía en sustituirlo por uno de plástico.

Respecto a la trasmisión, la caja de cambio también tiene fama de indestructible. Sólo el sincronizado de segunda solía dar problemas, máxime porque tenía un desarrollo bastante corto y había cierto salto con respecto a la tercera. Sobre todo en los TS "seudopreparados", requieren control frecuente las crucetas y los guardapolvos de los palieres.

Bastidor

Dadas su capacidad para rodar rápido y su condición de «todo atrás», Renault cuidó el esquema de suspensiones y de dirección. La cuestionada fama de los Dauphine al respecto obligó a ello. El tren delantero va bien guiado, la dirección es suave y precisa y no adolece de problemas estructurales graves.

Para evitar sorpresas, principalmente, en forma de desbandada de la zaga, es fundamental mantener a rajatabla las presiones de hinchado de los neumáticos que recomienda el fabricante (1,1 delante y 2,2 detrás), así como la alineación, la caída y el equilibrado de las ruedas. Por supuesto, el estado de los amortiguadores posteriores influye bastante en el comportamiento del coche.

Remedios caseros, al mismo tiempo que cuestionables, aplicados a este apartado ha habido muchos, desde darle más caída negativa a las ruedas traseras hasta acoplar llantas y neumáticos más anchos, recortar muelles o montar doble amortiguadores. En diferentes pruebas hechas en su época por profesionales, la conclusión sentenciaba que, para los coches de calle, los mejores reglajes eran los especificados por el fabricante.

Clubes y especialistas

CLUBES

Club Renault 8, 8TS y 10 de España
C/Las Lecheras, 8. 47003 Valladolid
Tel.: 916 208 836/983 358 058
Fax: 938 893 295

ESPECIALISTAS

El Desván del Automóvil
Apdo. 5189. 28080 Madrid
Tel./fax: 914 743 285 y 609 258 628

Auto Creació
C/Antonio Ricardos, 16. 08027 Barcelona
Tel.: 933 497 556
Fax: 933 403 662

Recambios Tamarit
C/Sueca, 62. 46006 Valencia
Tel.: 963 416 225
Fax: 963 414 194

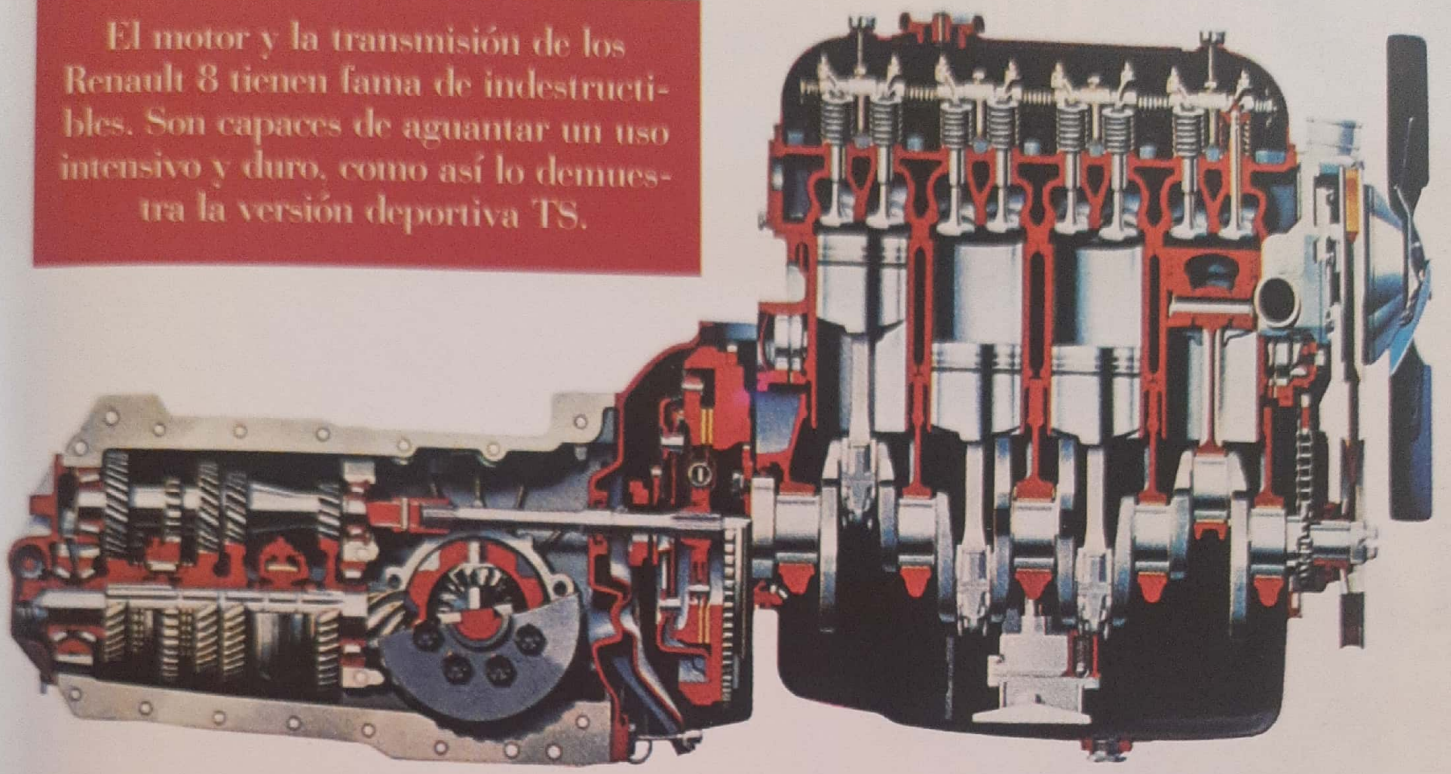
Repuestos Pascual
Antonio Leyva, 19. 28019 Madrid
Tel.: 914 693 005
Fax: 914 605 863

Repuestos Aguilera
Ctra. Burgos, km. 16,500. 28100 ALCOBENDAS. Madrid
Tel.: 916 527 830/916 528 056

WEB
www.renault10.com/index.html
www.perso.wanadoo.es/clubrenault8y10/
www.geocities.com/classicsbuster/

Escaneado con CamScanner

El motor y la transmisión de los Renault 8 tienen fama de indestructibles. Son capaces de aguantar un uso intensivo y duro, como así lo demuestra la versión deportiva TS.



miniMUSEO

De utilitario a deportivo

Igor Szumlakowski (texto). Israel Gardyn (fotos)

Sobre sus cajas, el R8 de Rico y el TS de Jyesa.

A mitad de los sesenta el R8 relevó al Dauphine como utilitario de cuatro puertas de FASA, con una carrocería de líneas angulosas que lo distinguían de sus competidores. Los activos jugueteros españoles lo reprodujeron principalmente en plástico, desde los mayores de Jyesa y Rico cercanos a 1:18 al más pequeño de Eko.

En escala 1:43 Poch fabricó el molde de Dinky Toys durante poco tiempo y Joal se inspiro en el molde de Norev. Ambos son de metal., como el de Payá de 1:65, que también se vendió de plástico en versión coche-pulga (con cuerda de resorte).

El avance de la competencia propició el cambio de carácter del nuevo R8 TS, que protagonizó las épicas ediciones iniciales de la Copa Renault. Sólo Jyesa modificó su molde añadiéndole al frontal los faros interiores. Ya en los noventa, Slot Clasics reprodujo su versión en 1:32 para pista eléctrica, muy brillante al menos por su estética.

Modelo	Marca fab	Escala	Ref	Año Fab	Observaciones
R8	Eko	1:87	2064	fin 60´s	propio de Eko
R8	Payá	1:65*	2131	60´s	También c pulga
R8	"	1:65*	"	"	Plástico blando
R8	D Toys Poch	1:43	517	1968	Molde D Toys F
R8	Joal	1:43	Nº102	1968	Insp R8 Norev
R8	Rico	1:36	744	60´s	
R8 TS	Slot Classic	1:32	CJ-8	1998	Slot, serie limitada
R8	Rico	195mm	R-797	60´s	
R8/R8 TS	Jyesa	232 mm	- /331	fin 60´s	R8 y R8 TS

* Escala aproximada

De menor a mayor, los modelos de Eko, una marca anónima, Joal, Rico y Slot Classics.

Miniaturas cedidas por Gabriel Traveseda y el autor.

Escaneado con CamScanner

La voz de su Amo

1

2

3

4

5

6

7

8

9

1) José Rodríguez ya tuvo un TS de segunda generación. Lo compró en 1975 y fue el coche con el que recorrió muchos rincones de España junto a su esposa. Hace un par de años compró el TS que hemos probado para este dossier, aunque el camino hasta llegar al estado en que se halla ha sido tortuoso: "Era casi una ruina. De hecho, su anterior dueño a punto estuvo varias veces de achatarrarlo. He de reconocer que he pasado por momentos de querer tirar la toalla. Sobre todo, cuando no encuentras la pieza que necesitas."

2) José de la Parte está muy vinculado con el Club Renault 8, 8 TS 10 de España; y aunque actualmente está enfrascado en la restauración de un R-10, su próximo proyecto es este R-8. "Lo salvé del desguace por poco. Sin duda, pertenece a la época en que lo importante par el conductor era sentir sensaciones al volante. Los R-8/R-10 tiene una fuerte personalidad."

3) Xavier Foix participa con su R-8 en el campeonato catalán de regularidad desde hace dos años, cuando lo compró. "Hace 18 años asistía a la academia con un albúm repleto de fotos de R-8 de carreras. Hoy corro yo y vivo momentos de plena satisfacción y diversión, sobre todo, cuando llueve. Lo he restaurado adaptándolo a mis gustos y a las necesidades para intentar ganar siempre."

4) Lo de Miguel Angel Sánchez y su atómico TS del 69 fue un flechazo, según dice él. "Hace cinco años lo rescaté de una cuadra, donde su dueño lo había dejado olvidado. Después de pintarlo y reponer su trasera original (focos pequeños), sólo le veo virtudes. ¡Cómo suena! Su motor es incansable y hago jornadas de mil kilómetros sin la mínima protesta."

5) Cuando su suegro le regaló a **Tolo Palmer** este Renault 8 de 1969 no se lo podía creer: "Durante 23 años había seguido cumplido a rajatabla el manual de entretenimiento, y cuando me lo entregó sentí como si me hubieran encomendado la labor de preservar una especie animal en extinción. Me gusta todo de él, su melodía inconfundible, su comodidad, su sencillez mecánica, sus aptitudes en carretera y sus sugerentes curvas."

6) En casa de **David Martín** siempre han gustado los Renault. Su padre tuvo uno desde 1971 hasta 1987. "Yo adquirí un TS, y aunque digan lo contrario, opino que es muy seguro en los pasos por curva. El mío tiene montado el puente delantero de los TS de carreras, con caída negativa, llanta de 14 pulgadas y neumáticos 165-60. El motor está original."

7) La pasión por los coches le viene a **Juan A. Pérez** desde bien chico: "Antes de aprender a hablar ya imitaba el sonido de los motores. De soltera, mi hermana tuvo un TS, y me ponía contentísimo si me dejaba lavárselo. ¡Imagínate! Ahora poseo un Alpine y este TS con el que disfrutamos toda la familia, mi esposa, las niñas y yo."

8) Dos de los profesores de **Vicente Vázquez,** cuando él tenía 12 años, poseían sendos R-8, y ya entonces le encantaba el sonido característico y el cuadro lleno de relojes: "Llenaba mis cuadernos y libros de texto con fotos de coches de carreras. Hace dos años salvé este casi por la campana. Le he cambiado los capós y las llantas y le he colocado alguna pegatina para darle la imagen de los que corrían la Copa. A mi hijo le encanta que le lleve a la escuela con él."

9) Jesús Garví conserva este Renault 8 desde el año 75, cuando se sacó el carné de conducir: "Cuando cambié de coche me dio tanta pena que decidí quedármelo y restaurarlo. Así es como he descubierto esta bonita y apasionante afición. Pienso que con el tiempo, será uno de los clásicos más deseado y cotizado. Para no olvidarme de él, su matrícula es el código de mi teléfono móvil."

Escaneado con CamScanner

El trueno azul

Renault 8 Preparado

F. Marticorena/J.M. Reguciro (texto y fotos)

Partiendo de la base de un sencillo Renault 8, nos encontramos con un vehículo que tal vez para algunos sea un auténtico sacrilegio, dadas las muchas y severas reformas a que ha sido sometido. En cambio, si tenemos en cuenta que es un coche destinado a la competición, el margen de maniobra para aumentar sus prestaciones, además de ilimitado, está justificado, máxime en un modelo que pertenece a una época en la que lo habitual era efectuar los clásicos "trucajes".

La transformación, además de aligerarlo de asientos y guarnecidos, se ha centrado por una parte en el apartado de seguridad (con barras de 50 mm, baquets, sistema de extinción y arneses) y por otra en la sustitución del motor de serie por el de un Renault 5 Copa, y al que se le ha añadido un radiador de aceite.

El motor encaja perfectamente, pero para ello hay que sustituir el bloque de uno por el del otro. Al equipo de frenos, aparte de sustituir los latiguillos de goma por unos metálicos, el líquido y las pastillas por unos de alto rendimiento, de sobredimensionar las zapatas traseras y de acoplar un servofreno universal, no se le ha hecho nada más, ya que el coche siempre ha frenado bastante bien. Es bueno recordar que se trata de un coche que en origen contaba con frenos de disco delanteros, además de un peso muy contenido.

En lo referente a las suspensiones, los muelles se han sustituido por unos más duros y los amortiguadores por unos Selex de fuerte tarado. El eje trasero ha sido modificado para poder alojar cuatro amortiguadores, como el Renault Alpine. En cuanto a la refrigeración, se optó por montar otro radiador de agua en el capó delantero para evitar cualquier sobrecalentamiento.

Una vez ajustados en el baquet, lo que en principio nos podría parecer un vehículo muy difícil de conducir se convierte en un auto noble y predecible dentro de un límite. Una vez superados sus límites, el trompo está asegurado, sobre todo sobre suelo húmedo que es donde resulta bastante delicado de conducir. Por lo demás, si queremos que el morro entre por su sitio, no tenemos mas que balancear el coche o entrar deslizando de atrás.

Finalmente, no está de más recordar lo que nos dijo Salvador Cañellas padre, ganador de la Copa Renault 8 TS en 1969, tras dar una vuelta con él: "Su pilotaje siempre me ha recordado al Porsche 911: cuando las inercias se desbocan, no hay quien lo sujete."

Ficha técnica

Partiendo de la base de un R-8 TS, estas fueron las modificaciones mecánicas efectuadas:

Motor: R-5 COPA.

Cilindrada: 1.397 cc.

Colectores de escape: independientes Iresa.

Colectores de admisión: de titanio.

Engrase: con radiador de aceite.

Alimentación: dos carburadores Weber 40.

Escape Iresa "tipo morcilla".

Llantas: de aleación, en medidas 5 x 13" (procedente del Alpine A110).

Suspensión trasera: con 4 amortiguadores, tipo Alpine.

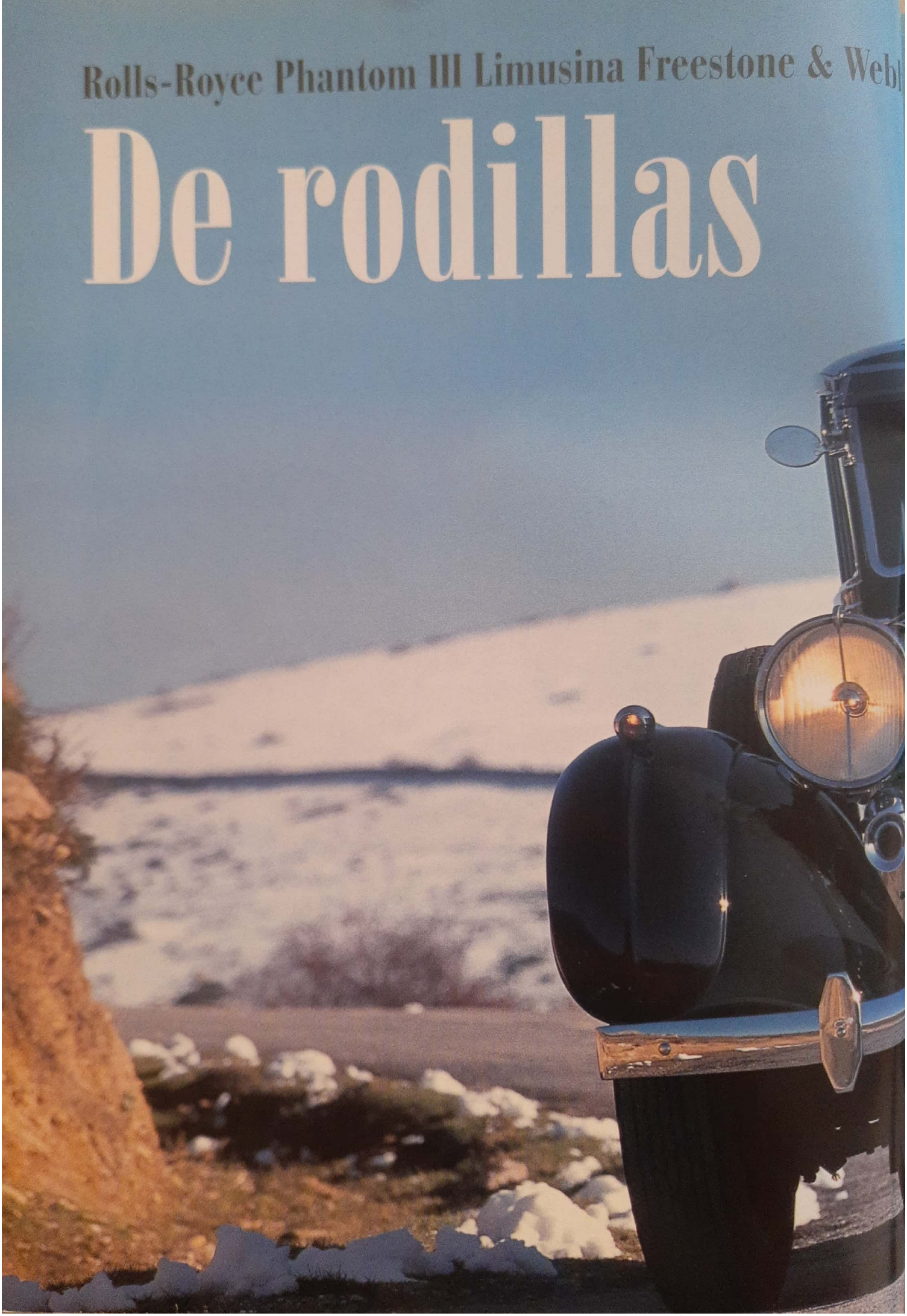
Frenos: discos delante, tambores detrás y servo.

Dirección: de cremallera, con menor desmultiplicación.

Escaneado con CamScanner

Rolls-Royce Phantom III Limusina Freestone & Webb

De rodillas



Escaneado con CamScanner

«Algunos coches han tenido que luchar duro para obtener la fama, pero otros nacen ya con ella, debido a la reputación de sus predecesores y a la enorme tecnología y experiencia del que los fabrica. A esta noble categoría pertenece el Rolls-Royce Phantom III de doce cilindros.» (The Autocar, octubre de 1936).

Emilio Polo (texto). J.F. Pacheco (fotos)

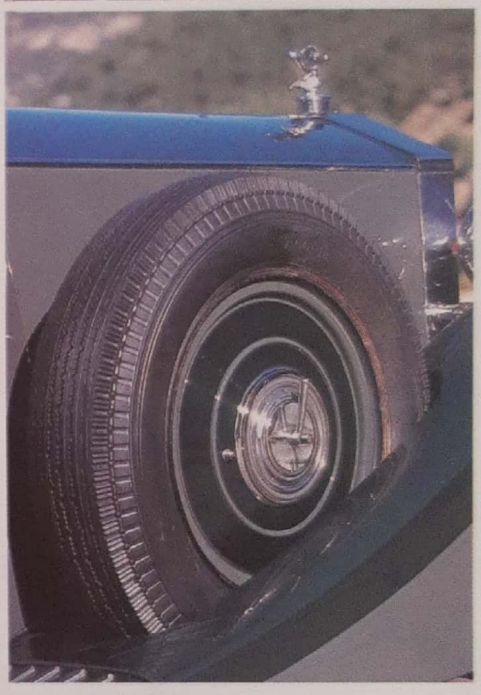
Escaneado con CamScanner

No fue una decisión fácil. A comienzos de 1932, cuando la prestigiosa casa de Derby optó por desarrollar un automóvil de doce cilindros, el panorama económico se veía muy oscuro. Inglaterra había abandonado recientemente el patrón oro y la cotización de la libra esterlina caía en picado. La crisis financiera mundial, iniciada por el cataclismo de la bolsa neoyorquina en aquel famoso martes negro de 1929, había ocasionado una quiebra generalizada, un efecto dominó que llegó a arrastrar entidades del calibre del Creditanstalt y el Dantbank, los bancos más importantes de Austria y Alemania. Por si fuera poco, las medidas preventivas tomadas por el presidente estadounidense Herbert Hoover habían convertido en ley las tarifas arancelarias Smoot-Hawley, que gravaban fuertemente todo tipo de importaciones, restringiendo a la industria británica su mejor mercado.

En tales circunstancias, la idea de fabricar un modelo de altísimo precio podía parecer el sueño de una noche de verano. Sin embargo, es un hecho que ni siquiera la gran crisis había conseguido frenar la fiebre de los supercoches; tras la aparición en 1929 del fantástico Duesenberg J (8 cilindros en línea, 32 válvulas, doble árbol en culata y 260 CV), Cadillac había presentado en enero de 1930 su modelo 452 con 16 cilindros en V. Tampoco los europeos se quedaban atrás, y podían presumir de ejemplares como los Isotta-Fraschini 8A y 8B, los Mercedes 770 tipo Grosser surgidos en 1930 o el fabuloso Hispano J-12 de 1931. Contra viento y marea, los más destacados fabricantes mundiales luchaban duramente por la supremacía y, frente a ellos, la Rolls-Royce tan sólo podía ofertar el honesto Phantom II (6 cilindros y 120 CV) que fabricaba desde 1929. Pese a ser un magnífico automóvil, estaba claro que las últimas novedades habían dejado fuera de juego. Así pues, cuando en 1932 se abordó en la antigua casa de Derby la viabilidad del futuro Phantom III de 12 cilindros, no fue por capricho, sino como una cuestión de prestigio e incluso de supervivencia.

Los estudios comenzaron en mayo de ese mismo año. El propio sir Henry Royce supervisó al equipo encargado de llevar adelante el proyecto, formado por 16 delineantes e ingenieros tan cualificados como Charles Sewell, Stuart Tresillian y Leslie Stark. Lamentablemente sir Henry no pudo ver la tarea terminada, pues falleció apenas un año más tarde, el 22 de abril de 1933. Había llegado a cumplir 69 años, pero se mantuvo al frente del departamento técnico hasta pocos días antes de su muerte. Luego, cuando los Phantom III vieron la luz, llevarían las dos letras R en su escudo frontal esmaltadas de negro en señal de luto por los fundadores de

Escaneado con CamScanner



La carrocería de Freeston & Webb es toda una obra de arte perfectamente estudiada hasta los más mínimos detalles. En los Phantom III la dama alada se colocó arrodillada sobre el tapón del radiador.

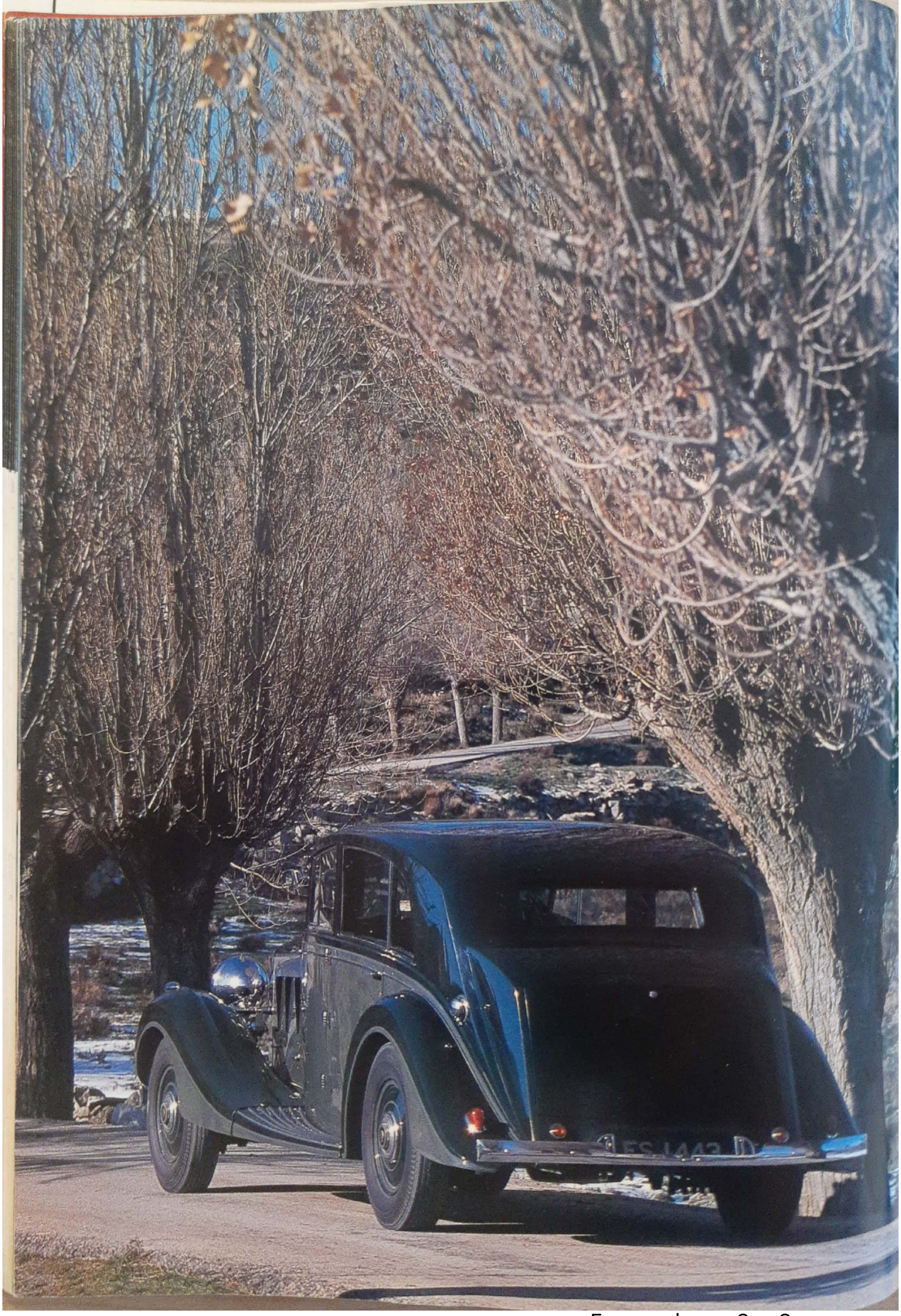
marca, y así se han conservado hasta la fecha en todos los modelos posteriores.

El diseño del motor 12 cilindros no debió plantear mayores problemas, pues la casa fabricaba desde tiempo atrás diversos propulsores de ese tipo destinados a la aviación, y había acumulado amplia experiencia sobre ellos. La mayor diferencia conceptual es que en lugar de dos árboles de levas, uno para cada grupo de cilindros, el motor Phantom III no llevaba más que un sólo árbol alojado en la parte inferior, en la unión interna de los dos bloques que formaban una V a 60 grados. Las válvulas iban en cabeza mandadas mediante varillas y balancines. En realidad era un esquema muy similar al que Owen Nacker diseñara para los Cadillac V16 de 1930, e incluso al igual que aquellos incorporaba taqués con accionamiento hidráulico. Para aligerar peso, los cárteres, las culatas y los bloques se realizaron con aleaciones de aluminio. Las camisas húmedas, de fundición de hierro, iban encastradas, así como los asientos de válvulas y los casquillos para las bujías, que eran de bronce. El cigüeñal giraba sobre siete apoyos de bancada.

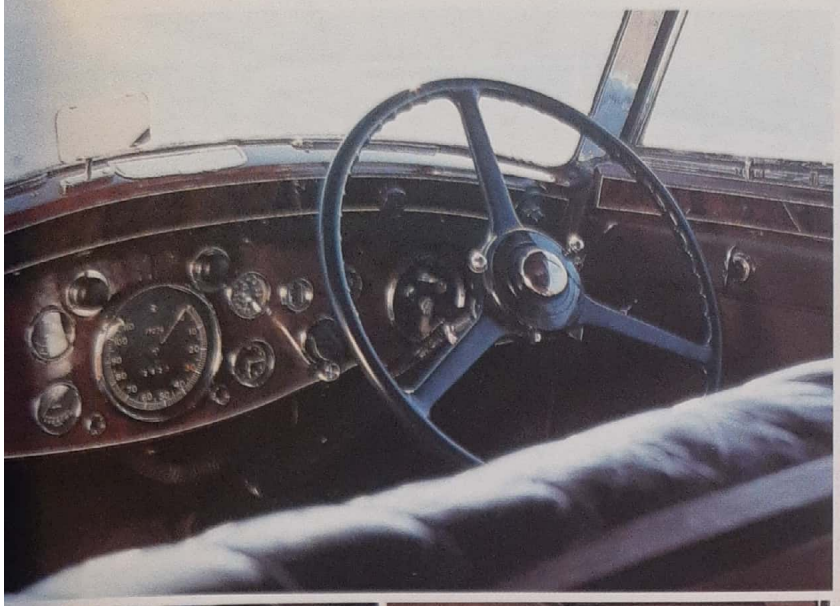
Todos los componentes eléctricos se estudiaron y fabricaron en la propia casa Rolls. El encendido era doble, con dos equipos independientes que incluían sendos distribuidores; cada uno de ellos contaba con doble ruptor y suministraba corriente a 12 bujías. A fin de asegurar una perfecta combustión estaban sincronizados con un pequeño desfase, para que las dos chispas de cada cilindro no fueran simultáneas, sino continuadas. La alimentación en los prototipos iniciales se efectuaba con un carburador cuádruple, pero los coches de serie salieron con un Stromberg de doble cuerpo y tiro descendente. Dos bombas eléctricas se encargaban de suministrar el combustible desde un tanque de 150 litros alojado en la parte trasera. Una curiosa aportación técnica consistía en el engrase regulado por un juego de válvulas que daban distintas presiones para cada sección a engrasar; por ejemplo el cigüeñal recibía el aceite a una presión que oscilaba entre 1,70 y 2,3 atmósferas, según revoluciones, y sin embargo en los engranajes de la distribución y otros elementos auxiliares era de sólo 0,2 atmósferas.

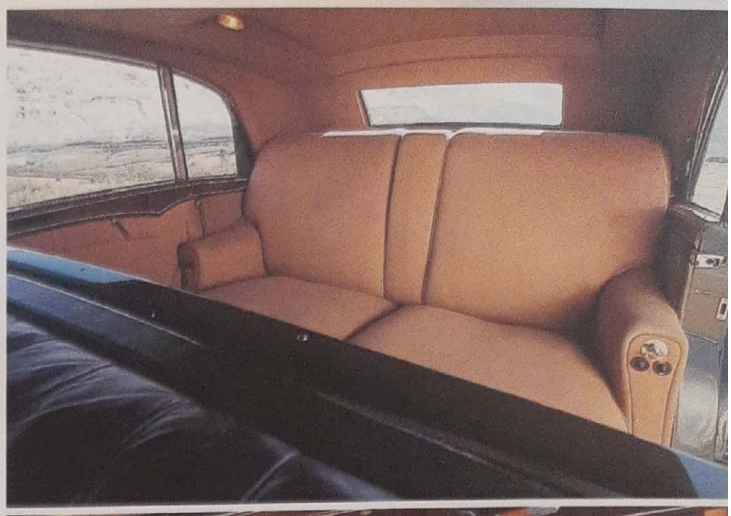
A pesar de que su antecesor, el Phantom II, había incorporado la caja de cambios formando bloque con el motor, el Phantom III volvió al antiguo sistema de montar los dos conjuntos separados, probablemente para mejorar el reparto

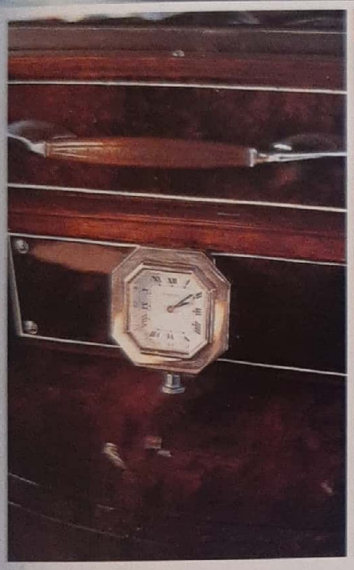
Escaneado con CamScanner

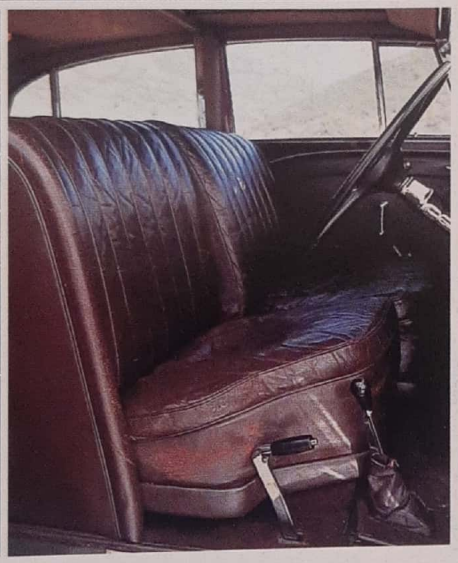


Escaneado con CamScanner









Mientras que los asientos de los señores iban tapizados en confortable paño inglés, el chofer y el mecánico tenían que conformarse con cuero. En el salpicadero de esta versión del Phantom III destaca el enorme velocímetro sobre el resto de la instrumentación.

de pesos; entre ambos se interpuso la gran X central del sólido bastidor y tanto la caja como el motor se anclaban sobre silenblocs de goma flexible. Sin embargo, la transmisión final se mantuvo muy similar a la del Phantom II, con el clásico sistema Hotchkiss. Un eje descubierto, provisto de cardanes, llevaba la potencia hasta el puente trasero, que era rígido e iba suspendido de dos ballestas semielípticas; estas últimas se sujetaban por su parte delantera al chasis mediante un sólo bulón cada una, a través del cual transmitían los empujes de tracción desde el eje hasta el coche. También los frenos continuaban sin cambios respecto a su predecesor; eran mecánicos, pero asistidos por un eficaz servo sistema Hispano-Suiza.

Aparte del motor, lo más novedoso del Phantom III era la suspensión delantera, independiente. Por primera vez en los coches Rolls se abandonó el eje rígido para montar una refinada suspensión de brazos oscilantes y muelles helicoidales, en la que sus principales articulaciones no giraban sobre casquillos de bronce, sino en rodamientos de agujas.

Dos años fueron necesarios para desarrollar el proyecto, de manera que el primer prototipo comenzó a rodar en junio de 1934. Después siguieron unas pruebas tan exhaustivas que duraron otros veintitrés meses, y así, aunque el nuevo modelo fue presentado oficialmente en el Salón de Londres de 1935 (del 17 al 22 de octubre), su producción no se inició realmente hasta mayo de 1936. Es evidente que la Rolls quería hacer bien las cosas, ya que cuatro años se consideraba entonces un período excepcionalmente largo para lanzar un nuevo modelo; máxime teniendo en cuenta que no existían los papeleos, homologaciones y demás zarandajas oficiales exigidas a los fabricantes actuales.

La prensa especializada y el público en general lo alabaron sin reservas. Valoraban, sobre todo, la potencia y elasticidad del motor, así como la suavidad de manejo: "No es necesario esfuerzo alguno de la mano o del pie, y el que no lo conozca se encuentra enseguida a gusto en el coche". Una gran limusina probada por la revista The Autocar aceleró de 5 a 145 km/h en directa: "Es impresionante que un coche tan grande como este, con una capacidad de carrocería sólo comparable a la de un vagón, sea capaz de ir a más de 148 km/h, manteniendo al máximo las cualidades de flexibilidad, silencio, facilidad de maniobra y total comodidad de marcha". Una travesía Londres-Nigeria-Londres efectuada a altas velocidades subió el prestigio del Phantom III por las nubes, ya que ni siquiera fue necesario reponer agua en el radiador. El listado de su afortunada (y acaudalada) clientela incluía personalidades como el virrey de la India, el rey Saud de Arabia Saudí, el rey de Rumanía o el duque de Windsor.

Pero ya dice el refrán que no hay rosas sin espinas. Los taqués hidráulicos, tan elogiados en un principio por su silencio y porque suprimían la necesidad de reglajes, pronto comenzaron a causar numerosos problemas, algo inconcebible en un coche de esta categoría. Ante la indignación de los propietarios, los desesperados técnicos de Rolls-Royce achacaban estos fallos al descuido en la sustitución del aceite y de los filtros, causando sedimentos que obstruían los circuitos. Finalmente los sinsabores cesaron en 1938, ya

Escaneado con CamScanner

que se optó por instalar taqués clásicos para reemplazar al desdichado sistema hidráulico. Un total de 710 Phantom III fueron construidos hasta 1939, cuando cesó su producción por imperativos de la guerra.

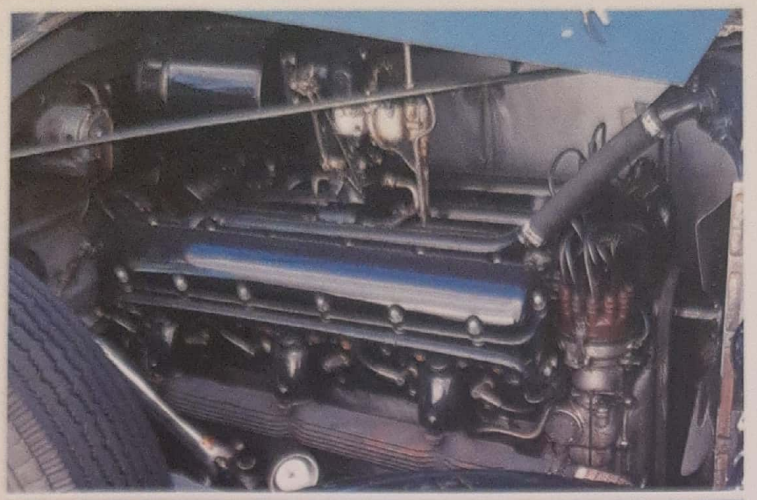
Pues bien, todo eso ya es historia. Ahora pasaremos a ocuparnos del soberbio ejemplar que ilustra nuestro reportaje por cortesía de su propietario, el conocido aficionado Antonio Castillo Olivares. Se trata de una de las últimas unidades, fabricada en 1938, y monta una maravillosa carrocería de Freestone & Webb. Según los cánones ortodoxos, es una limusina, pues lleva ventana de separación entre el baquet y los asientos posteriores. Pero en contra de lo acostumbrado, el habitáculo trasero carece de traspontines y no es mayor que el de un sedán. Así se explica que al verla desde el exterior sus dimensiones resulten muy contenidas, evitando el aspecto demasiado voluminoso que presentan otros ejemplares. Un diseño muy acertado que se adapta a la estética inglesa de su tiempo, con la línea de cintura que va cayendo hacia la parte trasera y juega a la perfección con las aristas angulosas hasta conseguir ese aire tan señorial.

La elasticidad del 12 cilindros en V de 7.340 cc es tal que, una vez insertada la 4ª, el Phantom III se mueve, de 10 a 145 km/h, como si dispusiera de un cambio automático.

Y si el planteamiento es bueno, la realización lo ha elevado a la categoría de obra de arte. Observen los vierteaguas embutidos en los laterales del techo, o el delicado estudio que revela la apertura de puertas, de forma que sólo queda en su parte superior el marco cromado de los cristales. El salón de los pasajeros, presidido por un reloj Cartier acoge los consabidos muebles realizados con maderas nobles, que contienen en su interior todo lo necesario para hacer el viaje más confortable; licoreras, tabaqueras e incluso un juego de cepillos para la ropa con mangos de plata... ¡faltaría más!

Respecto a su comportamiento, tras un largo paseo por las carreteras del noroeste de Madrid, podemos afirmar que no resultan nada exagerados los elogiosos comentarios de The Autocar. Es cierto que a los pocos minutos de llevar el volante uno se siente como pez en el agua. La comodidad, suavidad de manejo, potencia y elasticidad nos hacen olvidar que llevamos entre manos casi tres toneladas de metal y madera. Todos los mandos muestran una gran docilidad, destacando sobre todo el cambio sincronizado, cuya precisión y obediencia resulta totalmente inusual en los coches de su tiempo. Pero además, a la vista del tamaño de este Phantom, es inimaginable la facilidad con

Escaneado con CamScanner



que escala los puertos de montaña, moviéndose por curvas y pendientes con total soltura. La fuerza elástica del doce cilindros puede proporcionar una sensación totalmente nueva al conductor acostumbrado a los motores modernos, en los que el uso del cambio se hace imprescindible a la menor contingencia. Baste decir que al subir el puerto de la Cruz Verde, sale en tercera de las curvas más cerradas, acelerando como si no llevara peso alguno. En realidad, era lo que se pretendía con los grandes motores pluricilíndricos de aquellos tiempos, cuando no se habían impuesto los cambios automáticos. El precio de tanta comodidad se pagaba con un alto consumo de combustible, que raramente bajaba de 30 l/100 km.

En fin, ya para concluir les proponemos una ultima observación: ¿Se han fijado en la figurilla que corona el radiador? En lugar de ir en pie, como sus predecesoras, va arrodillada sobre el tapón. Es otra novedad que presentaron los Phantom III en 1935. La famosa "Spirit of Ecstasy" había pasado a ser la "Kneeling Lady". La razón pudo ser estética o aerodinámica, pero una interpretación libre podría tomarlo como una señal de admiración y respeto hacia la obra póstuma de aquel gran hombre que fue sir Henry Royce. □

Ficha técnica

Rolls-Royce Phantom III limousine
Freestone & Webb

MOTOR

Tipo: 12 cilindros en V a 60º con culatas desmontables. Cárteres, bloques y culatas de aleación ligera con camisas húmedas de hierro. Cigüeñal sobre 7 apoyos. refrigeración líquida.
Posición: delantera longitudinal.
Diámetro x carrera: 82,55 x 114,3 mm.
Cilindrada: 7.340 cc.
Relación de compresión: 6,0:1.
Distribución: válvulas en culata accionadas por varillas y balancines y un sólo árbol alojado en el centro de la V. Los primeros ejemplares montaron taqués con mando hidráulico.
Encendido: doble encendido con dos equipos Rolls-Royce totalmente independientes. Doble ruptor en cada distribuidor y dos bujías por cilindro.
Engrase: por bomba de engranes, con salidas a diferentes presiones según los circuitos.
Alimentación: Un carburador Stromberg de doble cuerpo con tiro vertical descendente.
Potencia: 165 CV.

TRANSMISION

Tipo: a las ruedas traseras.
Embrague: monodisco en seco.
Cambio: de 4 relaciones (1ª sin sincronizar) y m.a.
Relaciones: 1ª, 3,00:1; 2ª, 1,98:1; 3ª, 1,32:1; 4ª, 1:1.
Transmisión final: grupo cónico hipoide con relación 4,24:1.

BASTIDOR

Estructura: chasis independiente de acero estampado con largueros longitudinales y refuerzo central en X. Gatos hidráulicos incorporados.
Suspensión delantera: independiente con trapecios oscilantes, muelles helicoidales en baño de aceite y amortiguadores hidráulicos.
Suspensión trasera: eje rígido con ballestas semielípticas y amortiguación hidráulica.
Frenos: de tambor sobre las cuatro ruedas con mando mecánico asistido por servo Hispano-Suiza.
Dirección: sinfín y rodillo Marles, con tres vueltas de volante entre topes.
Ruedas: con radios de acero y sujeción por tuerca central (sistema R.A.F.).
Neumáticos: con medidas 7,00 x 18 pulgadas.

CARROCERIA

Diseño: Freestone & Webb.
Tipo: limusina.
Plazas: 4-5.
Batalla:3,605 m.
Vías del/tras: 1,535/1,585 m.
Largo x ancho (chasis): 4,850 x 1,995 m.
Peso: 1.835 kg sin carrocería.

PRESTACIONES

Velocidad máxima: 155 km/h.
Aceleración de 0 a 100 km/h: 17 seg.
Consumo aprox: 30 l/100 km.

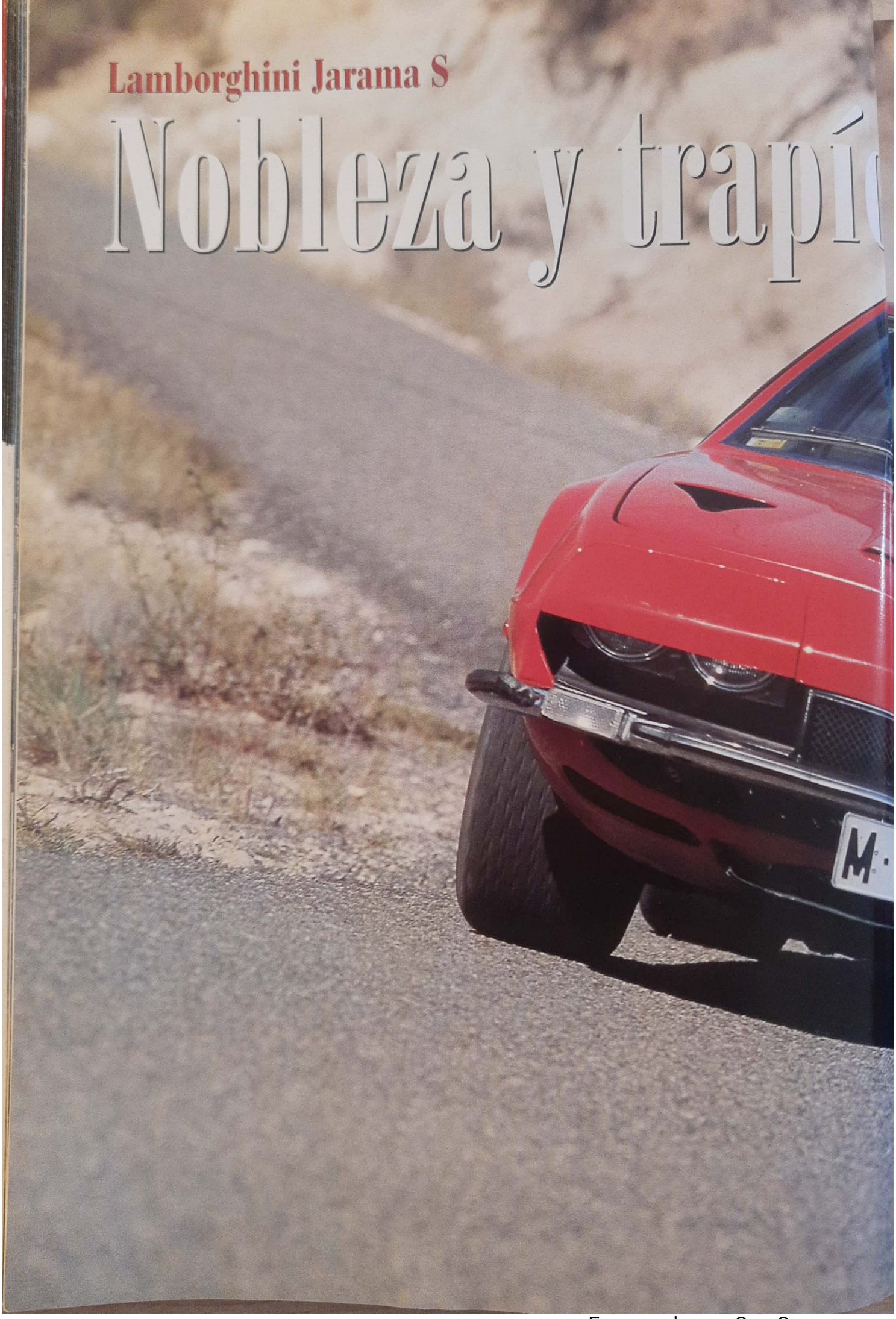
FABRICACIÓN

Presentación: Salón de Londres de 1935.
Epoca de fabricación: 1936-1939.
Unidades fabricadas: 710.

Escaneado con CamScanner

Lamborghini Jarama S

Nobleza y trapí



Escaneado con CamScanner

De la ganadería Lamborghini surgió en 1970 el Jarama, un coupé 2+2 de perfil esbelto, firmado por Mario Marazzi, y que en aquel año sorprendió a todos por la fuerte inclinación del parabrisas y la luneta. Su completo equipamiento y, sobre todo, su potente motor V12 crean un conjunto ciertamente atractivo.

I. Sáenz de Cámara (texto). J.F.Pacheco (fotos)

Escaneado con CamScanner

La economía iba viento en popa a finales de los años sesenta, por lo que los contados especialistas en la construcción de deportivos de elite podían disponer incluso de una gama formada por varios modelos.

En el caso de Ferruccio Lamborghini, su actividad como fabricante de automóviles era relativamente reciente (1963), pero su relación con la construcción de vehículos se remonta a la posguerra, cuando Ferruccio comenzó a modificar vehículos militares para su uso civil. Poco tiempo después, en 1949, creó su empresa de fabricación de tractores y en 1960 amplió su campo de actuación con la sociedad Lamborghini Bruciatori, dedicada a la producción de equipos de aire acondicionado y calderas de calefacción.

Para entonces Ferruccio era ya un empresario acaudalado, usuario habitual de automóviles lujosos y deportivos de marcas como Jaguar, Mercedes o Ferrari. Fue precisamente un problema con un modelo de esta última marca lo que le llevó a plantearse en 1962 la idea de construir sus propios coches, aunque sólo fuese por desquite con el temperamental Enzo Ferrari, quien ante sus continuas quejas le contestó a Ferruccio con una frase que se hizo famosa: *"dedícate a tus tractores"*.

El caso es que en 1963 ya estaba levantándose una fábrica en Sant'Agata Bolognese, a 25 km de Bolonia, con las técnicas más avanzadas. Mientras la factoría seguía en construcción, en el Salón de Turín de 1963 se presentaba el primer y único Lamborghini 350 GTV. Provisto de un enorme motor V12 de 3.497 cc creado por Giotto Bizzarrini, sus premisas fundamentales estaban ya determinadas por Ferruccio en su afán por situarse por encima de Ferrari: cuatro árboles de levas en cabeza, seis carburadores dobles Weber y lubricación por cárter seco. La potencia obtenida era de 360 CV a 8.000 rpm., suficientes para convertirse en el número uno.

Entre este primer Lamborghini y nuestro protagonista hay apenas siete años de distancia, figurando entre uno y otro modelos tan espectaculares como los 350 GT, GTS y 400 GT o los *"taurinos"* Miura, Marzal, Islero y Espada. Sin embargo, la arquitectura de su motor sigue siendo al misma, aunque en este caso con casi medio litro más de cilindrada (concretamente 3.929 cc) y una muy respetable relación de compresión de 10,7:1.

El Lamborghini Jarama nació co
objetivo de sustituir al Islero, un extr
dinario coupé 2+2 aparecido en 1
cuyas ventas no respondían a la est
ción prevista. En contra de lo que
chos puedan imaginar, su nombre
evoca el circuito madrileño inaugur
en 1967, sino la renombrada ganad
taurina de don José Rodríguez. Con
modelo, además de aumentar el núm
de pedidos, la firma del toro prete
llegar a quienes deseasen un depor
italiano de máximo nivel, pero que
fuese demasiado llamativo.

Cuando apareció, formaba terna
el Miura, un biplaza sin concesiones,
Espada, un veloz coupé para cua
ocupantes, convirtiéndose en la alter
tiva 2+2. Por otro lado, sus 2,38 m de
talla lo hacían más ágil que sus herm
nos de marca, con una distancia en
ejes de 2,50 m (Miura) y 2,65 m (Es
da). Sin lugar a dudas, 1970 fue el a
culminante de Lamborghini, ya que a
más de lanzar el Jarama presentó
Urraco en el Salón de Turín. Este últ
modelo, provisto de un motor V8 cen
de 220 CV y carrocería diseñada p
Bertone, tenía como objetivo amplia
mercado de la firma con un deport
2+2 más asequible, en franca comp

Escaneado con CamScanner

tencia con el reputado Porsche 911.

Por desgracia, la crisis del sector de la maquinaria agrícola hizo que Ferruccio Lamborghini tuviese que vender en 1971 el 51% de sus acciones al empresario suizo Rossetti, siendo hoy Lamborghini una empresa perteneciente a Audi. Pero volvamos al Jarama, un deportivo cuyo diseño, en la actualidad, sigue sin llamar excesivamente la atención, tal y como se propuso su fabricante. En cambio, el Lamborghini Jarama posee un estilo ciertamente vistoso, en el que destacan sus trazos rectilíneos, bien armonizados con su amplia superficie acristalada, los grandes pasos de rueda y el resalte en la línea de cintura algo por encima de los parachoques, todo ello rematado con un leve realce al final del techo a fin de proporcionar una necesaria sujeción aerodinámica. Para completar su estilo, el Jarama oculta parcialmente sus faros delanteros bajo unos párpados que afinan su frontal y ¡sorpresa! al encender los dobles faros redondos se pliegan hacia abajo.

Con un techo situado a sólo 119 cm de altura en su punto superior, son de imaginar las contorsiones que hay que efectuar para ponerse a los mandos del Jarama. Ahora bien, una vez a bordo y bien ajustado en un asiento que recoge el cuerpo a la perfección, todo parece hecho a medida. Un giro de llave y el morlaco de casi cuatro litros de cilindrada cobra vida. Sin habérmelo planteado, he puesto en marcha una auténtica sinfonía que va acompañada del instantáneo movimiento de cuando menos ¡ocho agujas! que comienzan a oscilar en el tablero de instrumentación. La del velocímetro sigue parada, y mejor así, porque mientras el motor va tomando temperatura es interesante conocer la completísima información que los ocho relojes nos pueden suministrar.

Una enorme consola central separa al conductor del acompañante, y es tal la cantidad de mandos y controles que el radiocasette de 8 pistas va situado en el techo. Ya con la lección más o menos aprendida, llega el momento de emprender la marcha y sentir el suave toque del volante y la palanca del cambio, ambos de madera. Esta última tiene la precisión de un reloj suizo, con un tacto metálico que da confianza, aunque obliga a marcar bien unos pasos algo alejados entre sí. Al igual que el motor, la caja de cambios manual es también obra de Lamborghini, mientras que para las versiones de cambio automático se recurría a una Torqueflite suministrada por Chrysler.

El habitáculo posee detalles de lujo y accesorios poco frecuentes en la época, tales como alzacristales eléctricos, conjunto de calefacción/aire acondicionado independiente para cada lado o luneta térmica, aunque el gran protagonista es el portentoso motor V12. Sin lle-

Jarama S

El lujo y la deportividad van son aliados en el Jarama. Aunque su calidad de acabado no es excepcional, este Lamborghini destaca por su óptima postura de conducción y el completo cuadro de instrumentos.

Escaneado con CamScanner

La vida del Jarama

1970

Se presenta este modelo en el Salón de Ginebra, siendo su nombre completo Lamborghini Jarama 400 GT. En su primera época, el Jarama tenía dificultad para evacuar el calor producido por su motor V12 Su potencia máxima es de 350 CV a 7.500 rpm y el par máximo alcanza los 40 mkg a 5.500 rpm. Su velocidad máxima oficial es de 260 km/h.

1972

Este año se presenta la versión S, con un nuevo cuadro de instrumentación más completo, unas llantas de aleación de nuevo diseño y cinco tornillos y una toma de aire en el capó para reducir las fiebres de la mecánica. También incorpora unas salidas laterales de aire y neumáticos de mayor anchura. Finalmente, la versión S cuenta con un motor de la misma cilindrada y compresión pero con 365 CV a 7.500 y un par máximo de 41,5 mkg a 5.500 rpm.

1973

Los automóviles de serie incorporan en opción dirección asistida. Bob Wallace desarrolla una versión de competición con carrocería de aluminio y accesorios aerodinámicos. Este coche de carreras jamás participará en competición. Dirección asistida disponible.

1974

Como alternativa al cambio manual, existe la opción de una caja automática Torqueflite Chrysler de tres relaciones.

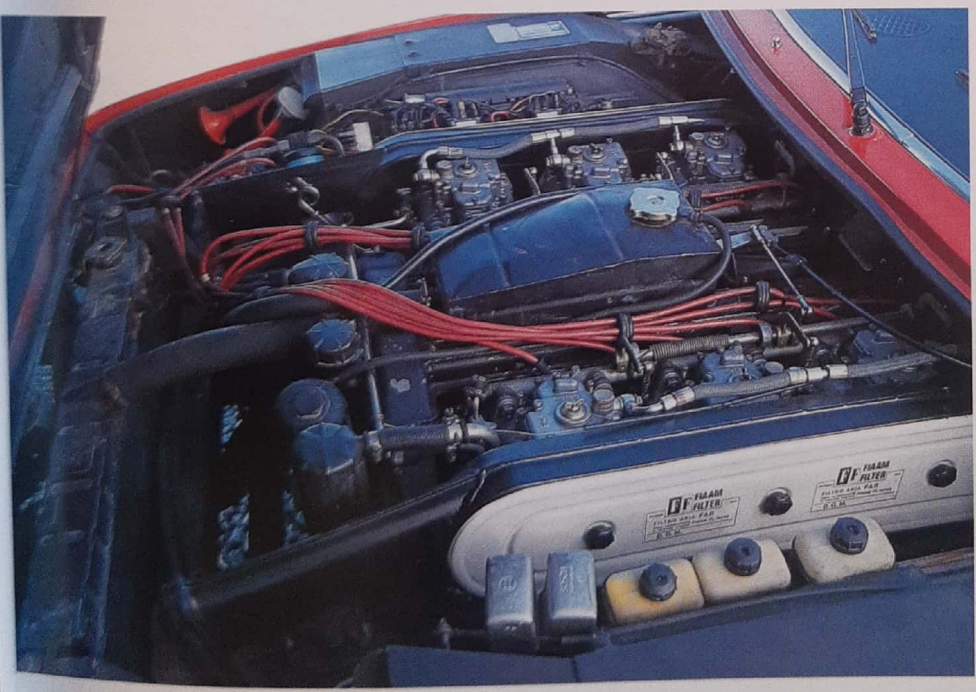
1976

Fin de la producción, con suministro de algunos ejemplares 400 GT. Durante los siete años en fabricación, Lamborghini construyó 177 Jarama y 150 Jarama S.

Escaneado con CamScanner

Nacido bajo el signo zodiacal Tauro, Ferruccio vio en el toro la mejor representación de la belleza y la respuesta instantánea.

Más bajo de lo que parece en las imágenes, el Jarama resulta discreto para ser un automóvil de 365 CV y 260 km/h. El motor V12 va encajado entre los pasos de rueda, coronado por los seis Weber dobles y sin espacio para nada más.



Ficha técnica

Lamborghini Jarama S

MOTOR

Tipo: 12 cilindros en V a 60 grados, con refrigeración líquida y radiador de aceite. Bloque y culatas de aleación. Cigüeñal de 7 apoyos.
Posición: delantera longitudinal.
Diámetro x carrera: 82 x 62 mm.
Cilindrada: 3.929 cc.
Relación de compresión: 10,7:1.
Distribución: cuatro árboles de levas en cabeza (dos para cada bancada), movidos por cadena. Dos válvulas por cilindro.
Alimentación: por seis carburadores Weber 40 DCOE 20/21. Bomba de gasolina eléctrica Bendix.
Potencia máxima: 365 CV DIN a 7.500 rpm.
Par máximo: 41,5 kgm DIN a 5.500 rpm.

TRANSMISION

Tipo: a las ruedas traseras.
Cambio: de 5 velocidades más marcha atrás. Diferencial autoblocante en opción.
Relaciones y grupo: 1ª 2,520:1, 2ª 1,735:1, 3ª 1,225:1, 4ª 1:1 y 5ª 0,815:1. Grupo: 4,5:1.
Desarrollos: 10,84 km/h a 1.000 rpm en 1ª, 15,72 en 2ª, 22,28 en 3ª, 27,30 en 4ª y 33,5 en 5ª.
Embrague: monodisco en seco, con mando hidráulico.

BASTIDOR

Suspensión delantera: independiente, con brazos transversales, trapecios transversales, muelles helicoidales, amortiguadores hidráulicos telescópicos y barra estabilizadora.
Suspensión trasera: independiente, con brazos transversales, trapecios transversales, muelles helicoidales, amortiguadores hidráulicos telescópicos y barra estabilizadora.
Frenos: Girling de disco en las cuatro ruedas, con doble circuito y servofreno.
Dirección: ZF de tornillo y sector, con 3,25 vueltas de volante.
Ruedas: de aleación, en medida 7 x 15.
Neumáticos: radiales, en medida 215/70 VR 15.

CARROCERIA

Diseño: coupé, obra de Mario Marazzi (carrocería construida por Bertone).
Plazas: 2+2.
Batalla: 2,380 m.
Vías del./tras.: 1,490/1,490 m.
Largo x ancho x alto: 4,480 x 1,820 x 1,190 m.
Depósito de combustible: 100 litros.
Peso en vacío: 1.540 kg.

PRESTACIONES

Velocidad máxima: 260 km/h.
Aceleración 0-100 km/h: 6 segundos.
Aceleración 0-160 km/h: 15,2 segundos.
Aceleración 0-200 km/h: 25,7 segundos.

FABRICACION

Año de aparición: 1970.
Periodo de fabricación: 1970-1976
Ejemplares construidos: 327.

gar a las melodiosas sinfonías llenas de matices de los Ferrari con motor V12 Colombo, el V12 desarrollado por Bizzarrini ronronea, aúlla, tamborilea o ruge según aceleremos y retengamos, rodemos a régimen bajo, medio o catapultemos la aguja del cuentavueltas hasta casi 8.000 rpm. Ahí no sólo hay música, sino que el poder de aceleración y las velocidades alcanzadas nos trasladan a un mundo diferente.

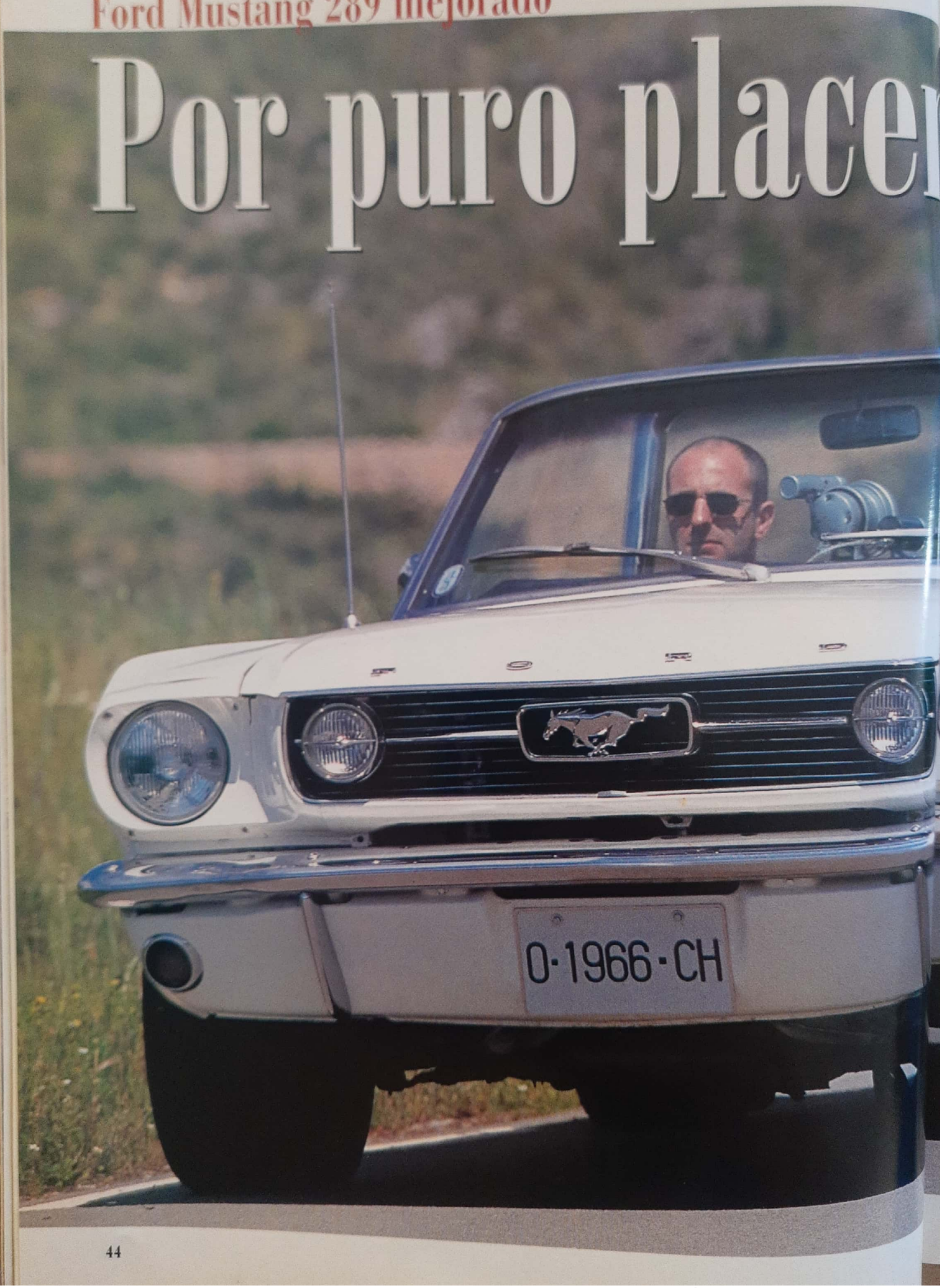
Desde los primeros metros se nota que este coupé pesa lo suyo, pero que las estudiadas suspensiones y el generoso equipo de neumáticos se encargan de compensar. A este respecto cuenta también a favor su bajo centro de gravedad, hasta el extremo de conseguir un comportamiento prácticamente neutro, al menos sobre suelo seco. Su reducida distancia entre ejes para su longitud total hace que la entrada en las curvas sea instantánea y sin apenas balanceo, lo que permite rodar a velocidades muy por encima de lo común.

En cualquier caso, el cometido del bastidor es estar a la altura de lo que el motor pide, que no es poco. Por cierto, Ferruccio Lamborghini tenía uno para su uso personal. □

Escaneado con CamScanner

Ford Mustang 289 mejorado

Por puro placer



Escaneado con CamScanner

Si el Mustang de primera generación es uno de los clásicos americanos con mayor atractivo, también es cierto que su comportamiento deportivo distaba mucho del que, en la misma época, ofrecían muchos de sus rivales europeos. Hoy traemos a nuestras páginas un Mustang 289 de 1966, cuyo propietario, no conforme con esa personalidad y a base de paciencia y buen hacer, ha transformado de cordero con piel de lobo, en lobo auténtico.

E. de la Rica (texto), J.J. Pacheco (fotos)

En los años 60 la mayoría de los automovilistas nos quedamos asombrados el ver los poderosos V8 colocados debajo de los capós de los coches americanos, motores que anunciaban cifras de potencia astronómicas, espacialmente vistas desde un mercado, como el nuestro, en el que los 60 caballos de un Seat 124 parecían una potencia importante. Nadie se preguntaba si los 203 caballos que anunciaba un Mustang 289 V8 con doble carburador, como el de este artículo, eran reales o fruto de la publicidad de un departamento de marketing un tanto optimista. Por poco rendimiento que se obtuviera de los 4.728 cc del Mustang, había cilindrada más que suficiente para dejar asombrados a la mayoría de los coches que se movían por nuestras carreteras en esa época.

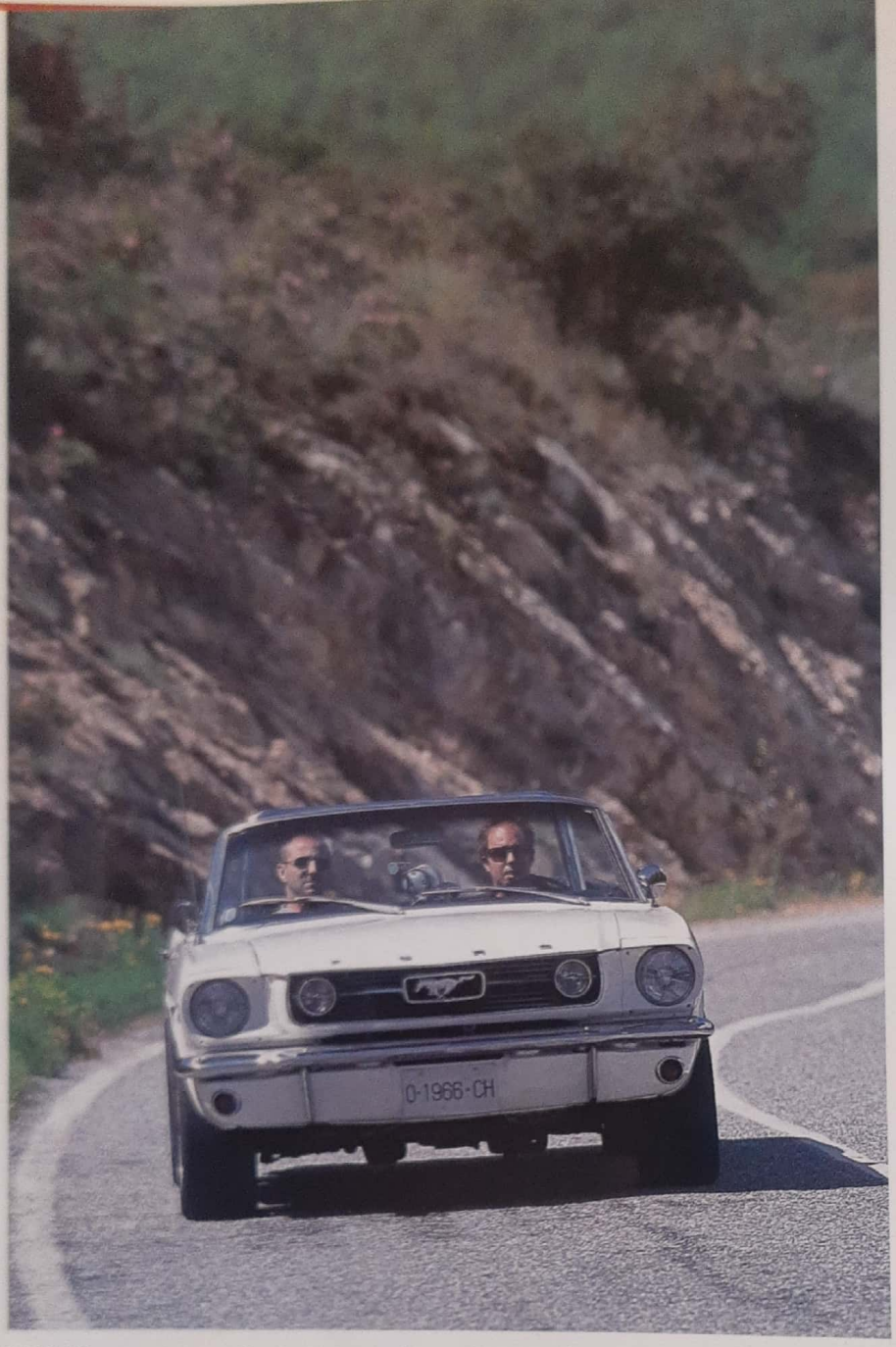
Hoy, con mucha más cultura automovilística, nada más ponernos al volante del Mustang 289 de 203 CV nos damos cuenta de que sus caballos cunden poco tirando de una carrocería que apenas llega a los 1.500 kilos. La explicación es bastante sencilla: por un lado, se tratan de caballos SAE que se medían en unas condiciones totalmente irreales, ya que se eliminaba del motor el filtro de aire, el alternador, el ventilador, la bomba de agua y la mayor parte del sistema de escape y por otro, se hacía la medición en motores totalmente optimizados bastante lejos de los que se vendían en grandes series.

Todo esto debió pesar bastante sobre Alfredo Escandón, propietario del Mustang de este estudio, que quería que su coche no sólo pareciera un deportivo, también debería comportarse tal. En este momento empezó el cuidadoso trabajo de preparación, realizado con componentes específicos para el Mustang elegidos entre el gran número de posibilidades que ofrece el mercado americano para este tipo de vehículos.

Para disfrutar de la conducción de un Mustang más deportivo, Ford, de la mano de Shelby, ya ofrecía en el año 1966 una buena preparación de estos coches. En concreto, el Shelby GT 3500 con el motor de 289 pulgadas cúbicas (4.728 cc) que anunciaba una potencia máxima de 306 CV. De alguna manera, este tipo de preparaciones ha servido para mostrar el camino que se debía seguir a la hora de ponerse a trabajar.

En primer lugar había que mejorar el rendimiento del V8 muy poco apretado de serie. Con un árbol de levas de poco cruce, una relación de compresión de 9,3:1 y la utilización de un carburador de doble cuerpo, Ford se conformaba con anunciar una potencia máxima de 203

Escaneado con CamScanner



CV SAE a un régimen bastante tranquilo de 4.400 rpm. Potencia que en caballos DIN apenas llega a 145. Este motor a pocas vueltas tiene un comportamiento muy agradable, ya que hay valores de par altos desde las primeras revoluciones, pero si se quiere circular realmente rápido se nota como el rendimiento desciende claramente a medida que nos acercamos a las 4.000 rpm.

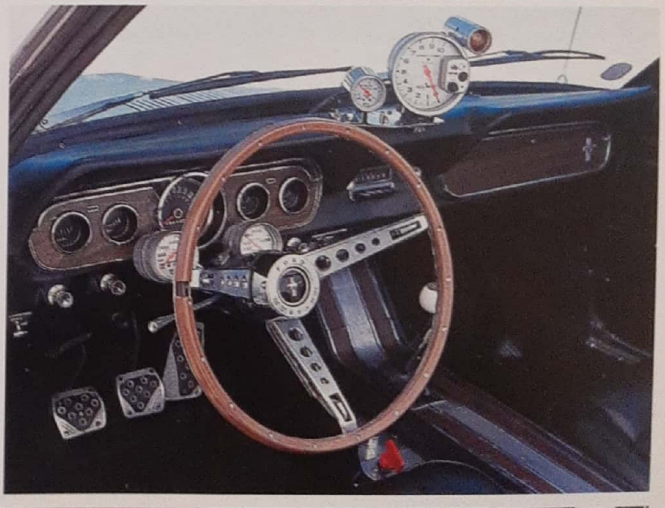
Con la culata de serie no se podía hacer mucho más que subir la compresión, razón por la que Alfredo buscó en los EE.UU. algún preparador que ofreciera culatas preparadas. Se recurrió a una con válvulas y conductos más grandes, relación de compresión más alta y nuevos colectores de admisión. También se mejoró el encendido y la refrigeración, montando dos radiadores de aceite con lo que se aseguraba una buena temperatura del lubricante. El trabajo se completó con la ayuda de un carburador de cuádruple cuerpo Holley alimentado por una bomba eléctrica mas otra de seguridad.

El resultado final no pudo ser más alentador; 237 CV DIN a 5.060 rpm medidos en banco que, expresado en caballos SAE de aquella época, equivaldrían a unos 308, con unos valores de par excelentes, ya que el V8 vitaminado suministra más de 40 mkg entre 1.500 y 4.200 rpm. Para aprovechar bien el potencial del motor se sustituyó la caja original de 4 velocidades, con mucho salto entre las marchas, por una de 5 procedente de un Mustang del año 1988. Cambiando el grupo final por uno más corto se dejó el desarrollo final en 5ª muy parecido al original, consiguiendo que disminuir claramente la caída de vueltas entre marcha y marcha.

Para poder aprovechar a fondo el número extra de caballos también se trabajó en el bastidor. En las suspensiones se recurrió a muelles más cortos, amortiguadores más duros y barras estabilizadoras más firmes, mejorando sustancialmente el aplomo. También fue necesario trabajar en el equipo de frenos, ya que los tambores de serie, que ya iban bastante justos con la potencia original, se veían claramente sobrepasados por el trabajo extra que se les venía encima. La solución fue relativamente sencilla: utilizar los discos ventilados que Ford ofrecía como opción. Por último, se mejoró sustancialmente el equipo de ruedas montando unas llantas de 17 x 8 pulgadas calzadas con neumáticos 245/35-VR17.

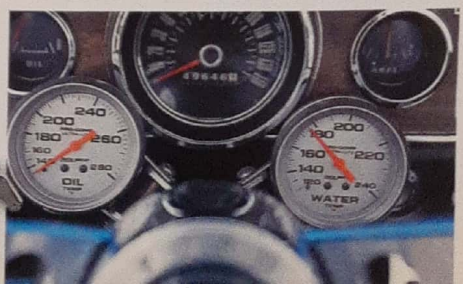
Al entrar en el coche, cuyo discreto exterior sólo llama la atención por sus llantas y neumáticos más anchos, acabamos detalles como el enorme cuentarrevoluciones con avisador de límite de vueltas colocado en el centro del salpicadero, los relojes de temperatura de aceite y agua, situados a ambos lados de la columna de la dirección, el conmutador de corrientes y la barra antivuelco que nos hacen pensar que en este Mustang hay algo más que en la versión de serie.

Escaneado con CamScanner

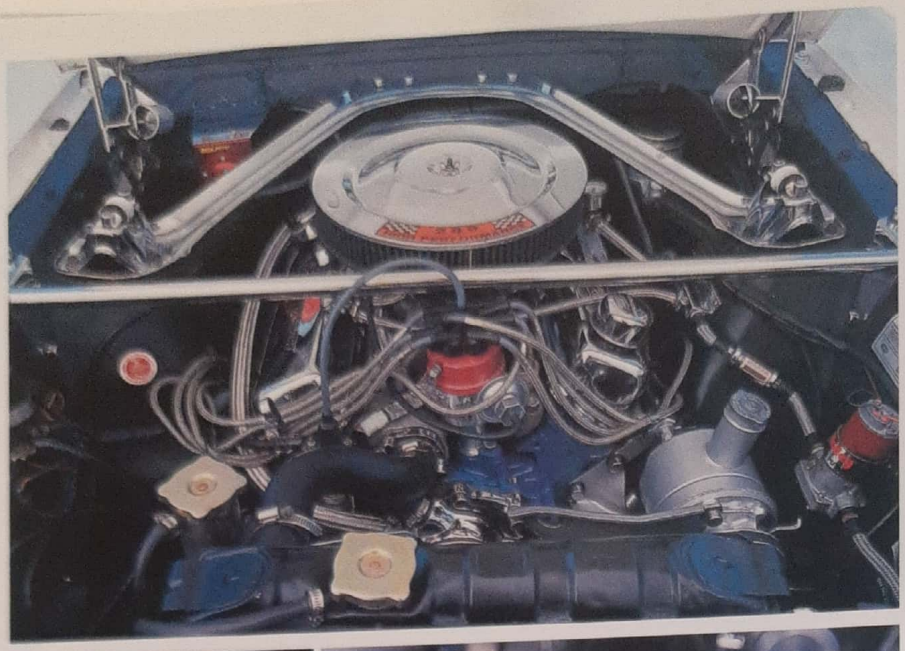


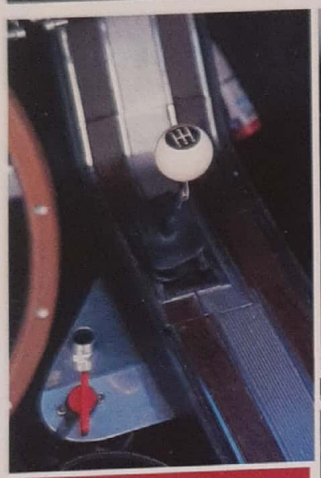
entrada la puesta en marcha exige un pequeño protocolo que nos prepara para lo que vamos a encontrar un poco más tarde. Cortacorrientes conectado, puesta en marcha de la bomba de alimentación del gran cuádruple cuerpo, contacto y pulsador para que el V8 co-

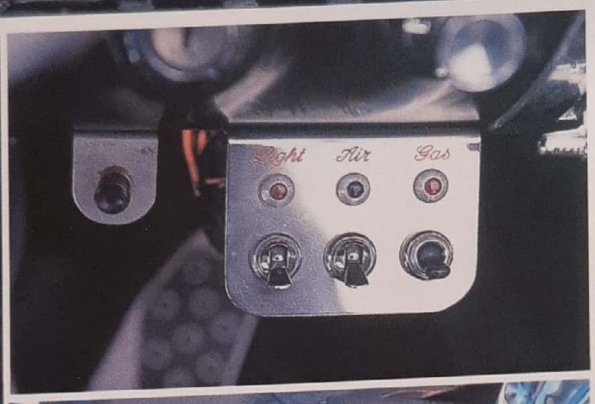
En el puesto de conducción, gracias a la numerosa instrumentación y a los nuevos mandos, se tiene un control absoluto de la mecánica y de cómo está funcionando.



Escaneado con CamScanner





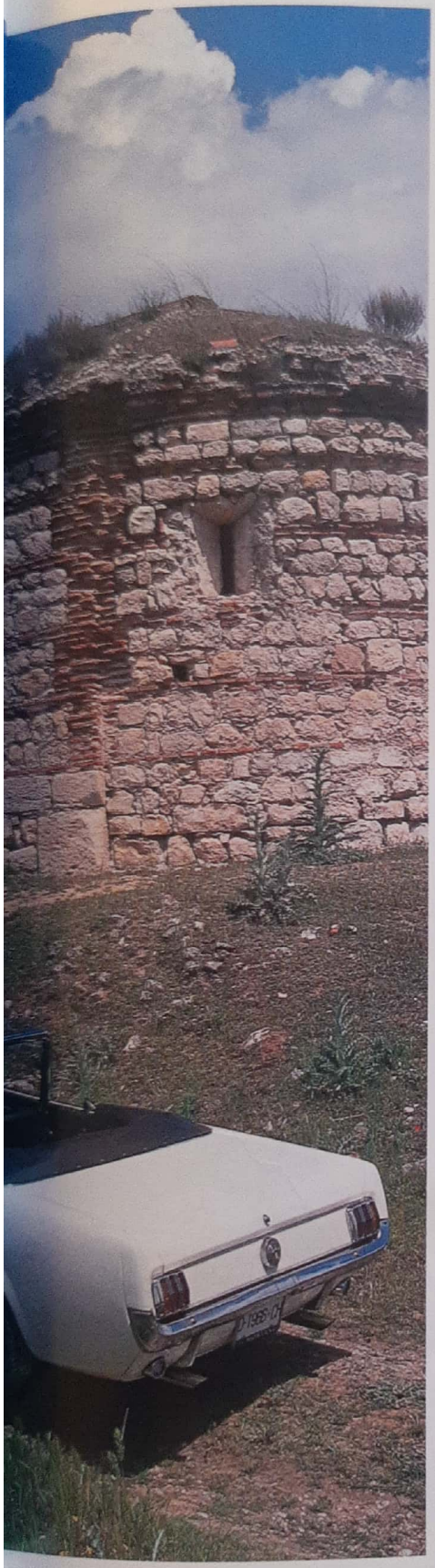


El trabajo de preparación del V8 se ha llevado hasta los más mínimos detalles, como las canalizaciones de seguridad del sistema de alimentación.

bre vida. El sonido de las primeras revoluciones no impresiona mucho ya que, pese a la mejora en los colectores y el escape, el ruido final es bastante discreto. Insertamos la primera en el cambio de tacto firme y recorridos largos pero muy preciso y soltamos el embrague quedándonos un poco avergonzados por que casi se nos cala. Inmediatamente Alfredo nos recuerda que llevamos un embrague reforzado al que no le gusta patinar más de lo necesario. Vamos cambiando, una vez cogido el tacto al embrague, notando como el V8 empuja de forma impresionante, aunque es realmente al llegar a las marchas largas cuando notamos la presencia de los 237 CV y el enorme par de más de 40 mkg. Hay tal cantidad de fuerza disponible entre 1.000 y 4.500 rpm que, una vez insertada la 5ª en carreteras normales y en autovía, ya no hace falta mover la palanca del cambio, basta con pisar el acelerador para dejar atrás a la mayoría de los curiosos que empiezan a sorprenderse de ver un Mustang con más de treinta años que se permite el atrevimiento de adelantarles de forma irremisible. No olvidemos que esas 1.000 a 4.500 rpm en 5ª suponen moverse entre 43 y 192 km/h, todo un logro cuando nos damos cuenta de que lo hacemos en una sola marcha y con bastante tranquilidad, porque la preparación del bastidor admite que rodemos a esta última velocidad sin problemas y aún nos quedan 600 vueltas para llegar en pocos segundos a 217 km/h, momento en el que el avisador del cuentarrevoluciones ya está advirtiéndonos de que al motor no le conviene girar mucho tiempo por encima de las 5.000 rpm.

Si en zonas viradas empezamos a recurrir a marchas cortas, pese a la nobleza del conjunto y al buen agarre que proporcionan los anchos neumáticos, há
tener cuidado con el pie del acele
para no hacer patinar a las ruedas
ras. Algo a lo que no es fácil resis
porque cuando derrapa el tren tras
conjunto se controla perfectamen
un pequeño contravolante. En otras
bras, mientras que no nos pasamos
masiado podemos utilizar esta do

Escaneado con CamScanner



Ficha técnica

Ford Mustang 289 1966

MOTOR
Tipo: 8 cilindros en V a 90º, bloque y culata de fundición, 5 apoyos de cigüeñal y refrigeración líquida.
Posición: delantero longitudinal.
Diámetro x carrera: 101,6 x 72,89 mm.
Cilindrada: 4.728 cc.
Compresión: 9,3:1.
Distribución: válvulas en culata accionadas por varillas y balancines, taqués hidráulicos y árbol de levas central.
Alimentación: carburador Ford de cuádruple cuerpo.
Potencia máxima: 203 CV SAE a 4.400 rpm.
Par máximo: 39,0 mkg SAE a 2.400 rpm.

TRANSMISIÓN
Tipo: trasera.
Cambio: manual de 3 velocidades, en opción manual de 4 velocidades o automático de 3 velocidades.
Relaciones (grupo): (cambio de 4 marchas montado en la unidad probada) 1ª 3,16:1, 2ª 2,21:1, 3ª 1,41:1, 4ª 1,00:1 (3,00:1).
Desarrollos: 12,4 km/h a 1.000 rpm en 1ª, 17,7 en 2ª, 27,8 en 3ª y 39,2 2n 4ª.

BASTIDOR
Estructura: carrocería autoportante, con los bajos de caja reforzados.
Suspensión delantera: brazo superior triangular e inferior simple con barra de reacción, resortes helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora.
Suspensión trasera: eje rígido con ballesta semielípticas y amortiguadores telescópicos.
Frenos: tambor en las cuatro ruedas, en opción se puede montar servofreno y discos en el tren delantero.
Dirección: de circulación de bolas, asistida en opción.
Diámetro de giro: 12,5 m.
Neumáticos: 6,95 - 14.
Llantas: 5,5 x 14 pulgadas.

CARROCERÍA
Diseño: Centro de estilo Ford (Joe Oros y Dave Ash).
Tipo: cabriolet 4 plazas.
Batalla: 2,74 m.
Vías del./tras.: 1,41/1,42 m.
Largo x ancho x alto: 4,61 x 1.73 x 1,30 m.
Depósito: 61 litros.
Peso: 1.538 kg.

PRESTACIONES
Velocidad máxima: 195 km/h.
Aceleración 0-100 km/h. 7,9 s.
Consumo medio: 16 a 19 l/100 km.

FABRICACIÓN
Época de producción: 1964 - 1966.
Ejemplares producidos: 107.000 (aprox.).

Ford Mustang 289 Custom

Motor: Culata trabajada, con válvulas de mayor tamaño y conductos agrandados y pulidos. Cámaras de menor volumen, lo que hace subir la compresión de 9,3:1 a 10,5:1. Árbol de levas con más cruce y taqués con rodamientos, se mantienen los empujadores hidráulicos. Nuevos colectores de admisión F. Delbrock. Carburador cuádruple cuerpo Holley y filtro de aire K & N. Dos bombas de gasolina eléctricas. Colectores de escape 4-2-1 Hooker. Encendido electrónico Mallory. Refrigeración con ayuda de dos ventiladores eléctricos y dos radiadores de aceite. Potencia máxima: 237 CV DIN a 5.06 rpm. Par máximo: 42,5 mkg DIN entre 1.500 y 4.200 rpm.

Transmisión: Cambio de 5 velocidades reforzado procedente del Mustang del 88. Grupo final más corto, 3,80:1 en sustitución del 3,0:1 original. Desarrollos en cada marcha: 8,7 km/h a 1.000 rpm en 1ª, 15,1 en 2ª, 22,5 en 3ª, 29,1 en 4ª y 42,7 en 5ª. Diferencial autoblocante.

Bastidor: Suspensión delantera con muelles tipo Shelby, más firmes y cortos, y amortiguadores KYB con tarados más fuertes que los de serie. Suspensión trasera con ballestas también de origen Shelby, amortiguadores KYB y elementos antirrebote en arrancada. Estabilizadorea delante y detrás con más diámetro que las de serie. Discos delanteros ventilados con pinzas de 4 pistones. Tambores traseros. Latiguillos de teflón con malla acerada. Llantas 17 x 8 pulgadas calzadas con neumáticos 245/35-VR17. Dirección asistida de serie.

Carrocería: autoportante en acero con los bajos de caja reforzados. Cabriolet de 4 plazas. Arco de seguridad. Cortacorrientes de seguridad. Peso en seco 1.500 kg.

Prestaciones: Velocidad máxima 220 km/h en 5ª a 5.170 rpm. Aceleración 0-100 km/h en 6,7 segundos.

en nuestro favor ayudándonos a dibujar una curva, aunque la verdad es que este tipo de conducción habría que reservarlo para tramos cerrados o circuito.

La dirección, sin tener el tacto de una cremallera moderna, ofrece bastante precisión en las trazadas y el equipo de frenos, mientras no abusemos de él en bajadas, cumple bien, desde luego mucho mejor que los tambores de serie.

La realidad es que rodar con este Mustang es un auténtico placer: conserva todo el encanto del Mustang tradicional, hace gala de una fiabilidad excelente gracias a la calidad de los trbajos realizados y, por último, se permite el lujo de mantener ritmos tan altos en carretera como cualquier deportivo moderno.

Ciertamente que llegar a este nivel de preparación ha costando bastante esfuerzo y muchas horas de trabajo, pero visto el resultado final y partiendo que el coche de serie costó, hace nueve años, cerca de dos millones y que en la preparación de han empleado dos y medio, el coste final por un aparato tan atractivo parece bastate razonable. □

Escaneado con CamScanner

El gran coche de viento de Simon Stevin, que circulaba alrededor de 1600 en Holanda a tal velocidad, que los espectadores no podían ver a los viaj

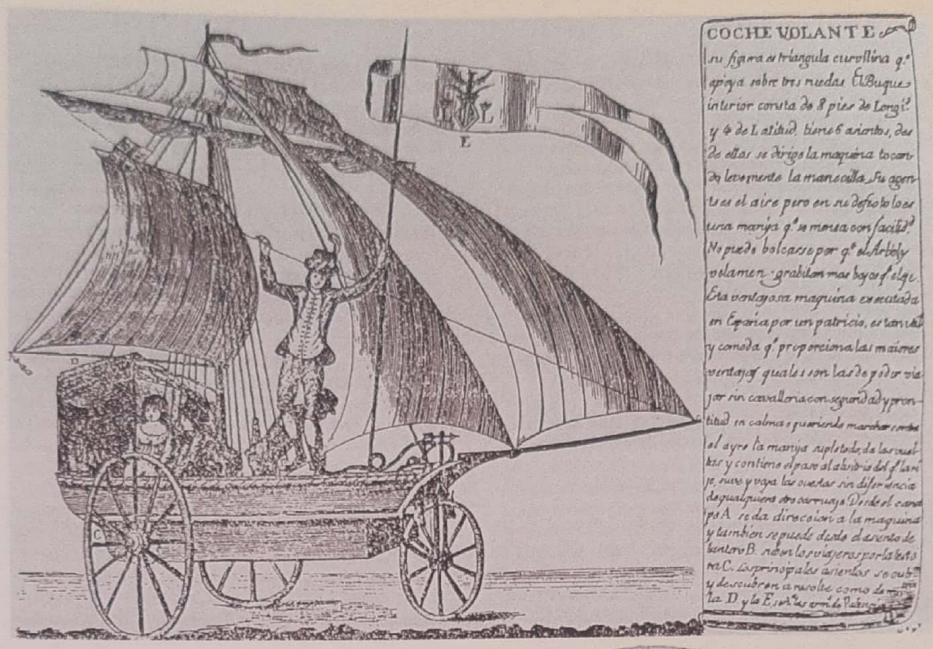
El aire como propulsor

Punto de partida

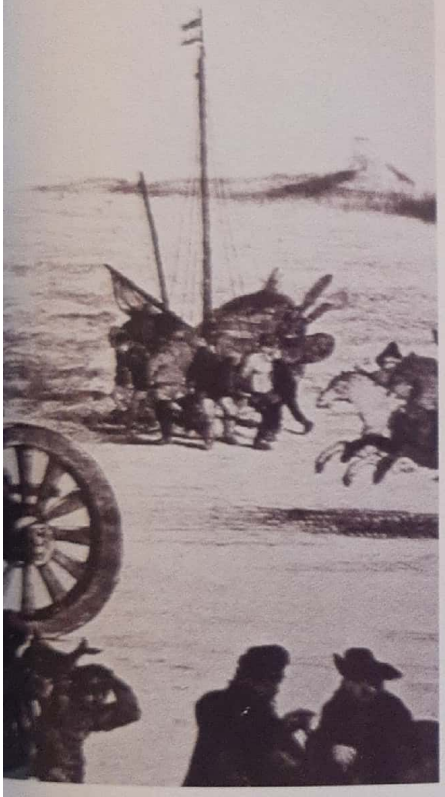
El aire, uno de los cuatro elementos básicos de nuestra tierra, podría ser nuevamente una alternativa a la propulsión por motores de combustión, tal como algunos inventores lo proponían desde hace siglos.

Texto: V. Christian Manz. Fotos: Archivo Manz

Escaneado con CamScanner



El "coche volante" del valenciano José Boscasa llamó mucho la atención en los círculos científicos, buena muestra de ello son dos grabados realizados entre 1773 y 1775.



Dos sistemas de molinos de viento para utilizar el aire como propulsión de vehículos.

Aparte de la fuerza humana, o sea los pies, fue el viento el propulsor más antiguo utilizado para mover algo a cierta velocidad. Parece ser que ya en la China de los siglos XIV o XV, se haya utilizaba el viento como fuerza propulsora en vehículos que se movían por tierra. En Europa aparece el primer vehículo con velas en 1543. Holanda fue el lugar ideal para idear varios vehículos con diferente cantidad de plazas, que utilizaron las velas, y por lo tanto el viento, para su propulsión; el modelo de Simon Stevin demuestra que siempre en cuanto había viento, el vehículo de cuatro ruedas se movía a bastante velocidad y podía salvar distancias.

Dicen los textos de la historia que la velocidad de estos artefactos era tal, que los espectadores no podían ver las caras de los ocupantes y por lo tanto saber quien viajaba. Este vehículo fue la sensación en su época, pero probablemente sólo funcionó satisfactoriamente en las costas del mar del norte en días ventosos.

La idea de utilizar el viento de esta manera perduró durante varios siglos, y hay constancia de un ingeniero valenciano con el nombre de José Boscasa, que desarrolló su "coche volante" a finales del siglo XVIII. Este triciclo con sus velas de diferentes tamaños, apto para transportar a seis personas, parece haber existido realmente, porque se conservan dos grabados de este invento. Su funcionamiento era parecido al del barco de velas, con un timón en la única rueda delantera directriz.

Dice textualmente un documento rescatado de este invento: *"su figura es triangular curvilínea q. apoya sobre tres ruedas. El buque interior consta de 8 pies de longitud y 4 de latitud. Tiene 6 asientos, desde ellos se dirige la máquina tocando levemente la manecilla. Su agente es el aire, pero en su defecto lo es un manija que se maneja con facili-*

Escaneado con CamScanner

dad... es cómoda y proporciona las maiores ventajas quales son las de poder viajar sin caballeria con seguridad y prontitud... el aire la manija suple todo; da las vueltas y contiene el paso alabitrio del q. la rige, suave y vaya las cuestas sin diferencia de qualquiera otro carruaje..."

Mientras tanto, en otros países se intentó a perfeccionar el automóvil de viento, utilizando sistemas de molino de viento, o sea aspas de diferente tamaño y colocación, según cada inventor, que podrían transmitir este movimiento a las ruedas, y por lo tanto propulsar un vehículo sin necesidad de grandes velas. Se hablaba ya del motor de viento, utilizando la palabra motor en su sentido original. Las aspas que recogían el viento eran flexibles, con lo que daba igual de donde soplaba.

Otra idea que surgió en Inglaterra era atar un vehículo largo de cuatro ruedas con barra de dirección y freno a dos grandes cometas. Cuenta la historia que se podían realizar "trayectos felices a gran distancia".

Encerrar el aire en depósitos y utilizar su fuerza de manera comprimida en algún vehículo data de los primeros años del siglo XIX. El inglés Medhurst propuso en 1808 una locomotora (sobre raíles), acoplada a un vagón con aire comprimido en un gran depósito redondo. Otra posterior (patente Pinkus en 1825) se basaba en suministrar el aire comprimido desde un tercer raíl en el centro.

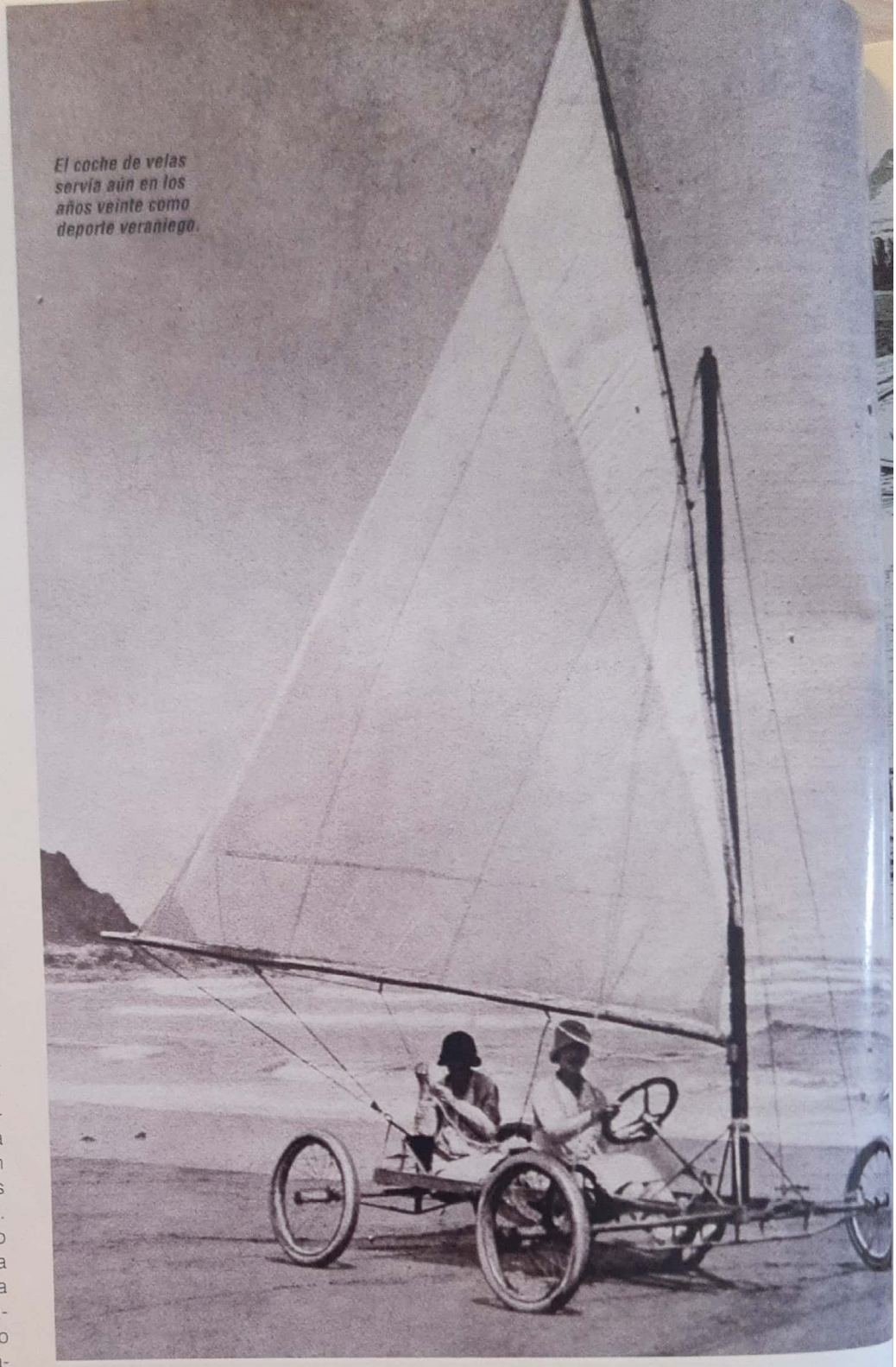
No se sabe con certeza si esta forma de moverse en un vehículo producía una conducción suave o con muchos empujones, pero estos trenes de propulsión de aire tuvieron cierto éxito durante algunos años. Las líneas París-St.Germain(1837) y París-Versailles

(1844) utilizaron este tipo de trenes, y en el Reino Unido circularon vehículos parecidos entre Londres y Croydon, y Dublín. Más tarde fueron utilizados en la construcción de los túneles de Monte Cenis y en el San Gottardo.

Otro sistema con un cierto éxito era el tren neumático, en el que los vagones se transformaron en pistones empujados en túneles de aire comprimido - un sistema que llamó poderosamente la atención y sobre el que se planearon varios trayectos en diferentes países.

El aire comprimido suministrado por un tercer raíl también se empleó en los primeros tranvías. En París circularon hasta 1903 trece líneas regulares con este sistema. El siguiente paso fue el uso de aire comprimido en autobuses, realizado en París de 1900 por Tessier, Lawielle y Molas, vehículos que tuvieron una autonomía de 30 kilómetros. Los mismos inventores experimentaron también con automóviles individuales. A
rior a ellos figuran los franceses Andr
y Tessié du Montay en los anales d
historia; estos dos hombres realiza
ya en 1840, su primer vehículo propu
do por aire comprimido, con una auto
mía de unos 10 kilómetros.

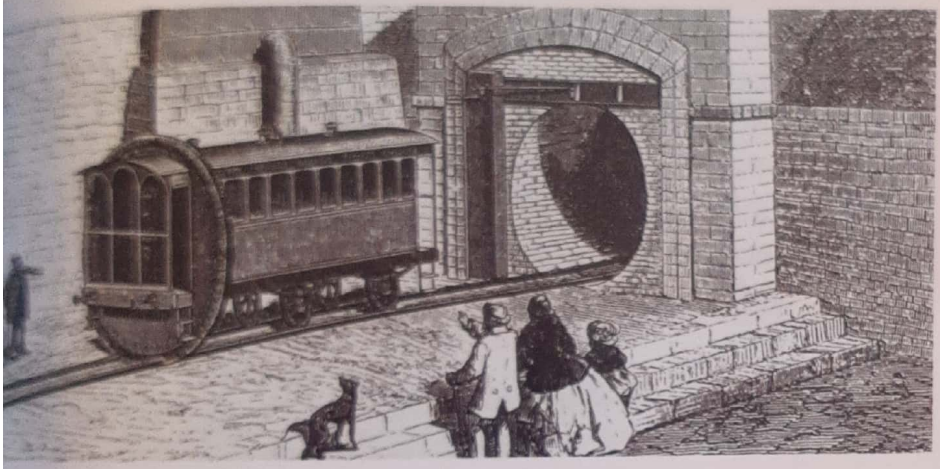
Cierto que existían muchos pro
mas por resolver, pero de hecho no
recían más complicadas que los m
ples problemas que surgieron con el
tor de explosión, hasta que con gra
esfuerzos y mucho dinero el auto
convencional, como hoy lo conoce
salió adelante. Si se hubiera invertid
tos esfuerzos en otras alternativas

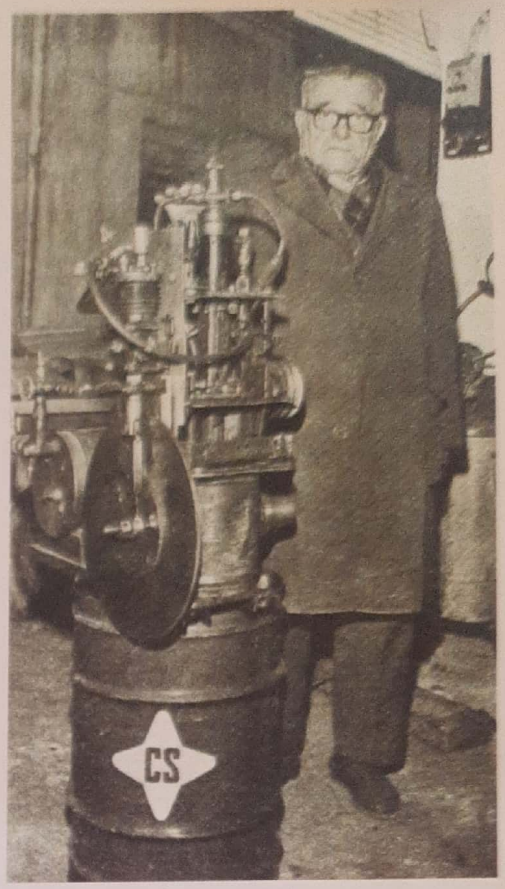


El coche de velas servía aún en los años veinte como deporte veraniego.

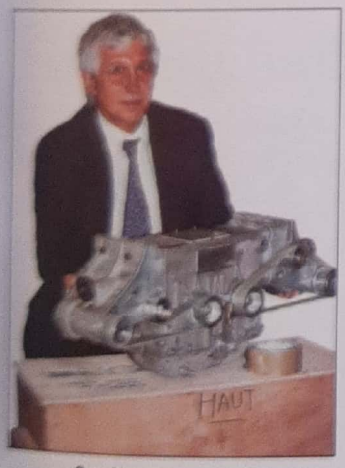
Escaneado con CamScanner

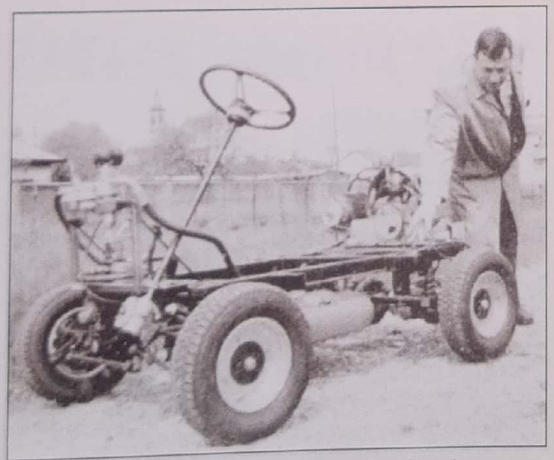
Tren con toma de aire por medio de un tercer carril. Otra alternativa de tren movido por la presión del aire en el interior de un túnel.





El motor de aire propuesto por Don Félix Enrique Sainz Santosjuanes a principio de los años setenta.





Guy Negre, su motor de aire y el automóvil en el que fue instalado provisionalmente.

Un gran revuelo produjo en 1899 la empresa americana Liquid Air, creada con un amplio capital proponía el concepto de un automóvil propulsado por aire líquido, encerrado en un depósito a alta presión, cuya expansión tenía que mover un pistón en un cilindro. No se sabe más, sólo que el prototipo estuvo funcionando, y que en la propaganda se hablaba con entusiasmo de que se haya logrado la propulsión del futuro. Un año más tarde la empresa se declaró en suspensión de pagos.

Muy poco se sabe de la empresa alemana Hydromobil con sede en Berlín, que realizaba desde 1901 ensayos con un curioso automóvil de varios motores. El motor central delantero enviaba aire a presión mediante una bomba a dos motores secundarios, que propulsaron las ruedas traseras. Nunca llegó a fabricarse.

Pero el tema no termina aquí. Durante más de sesenta años no se ha escuchado nada sobre nuevas ideas en el campo del aire comprimido como propulsor de un automóvil, hasta que en 1967 el italiano Vittorio Sorgato de Milano desarrolló un microcoche, propulsado por aire encerrado en varios depósitos situados debajo del bastidor. De lo poco que se sabe es su velocidad de unos 50 km/h.

A principios de los años setenta aparece otro testimonio de esta idea, publicada en la revista Velocidad, un artículo que hace referencia al motor de aire inventado por el Enrique Sainz Santosjuanes, quien llevaba años perfeccionando su invento y lo presentó a la edad de 85 años al público, "para quien quiera hacer algo con ello". A pesar de algunas cuestiones sobre su viabilidad, parece ser que funcionaba, pero nadie se interesó en aquel entonces en perfeccionarlo.

Todos estos antecedentes seguramente han servido al francés Guy Negre para realizar su motor de aire de dos cilindros, que hoy día funciona satisfactoriamente en los seis prototipos ya construidos. Su empresa MDI, que propone un automóvil tipo furgoneta equipado con este motor, esta a punto de dar luz verde a una producción masiva en distintos países; sólo en España se habla de seis fábricas que pueden producir 12.000 unidades anuales.

La última noticia es que se ha constituido una empresa en Corea del Sur que experimenta... con un motor de aire. El prototipo es un Daewoo Matiz que lleva una propulsión híbrida: motor de aire combinado con un motor eléctrico y baterías. Veremos pues lo que aporte el futuro en esta materia. □

Escaneado con CamScanner

Ingleses de posguerra (1945-1950)

La industria automovilística británica nos ha legado multitud de coches con ese típico (y tópico) aire inglés, mezcla de tradición e innovación. En este artículo planteamos una selección de berlinas de posguerra fabricadas entre 1945 y 1950. Turismos sobrios y resistentes, de limitada difusión en España, pero económicos y sencillos de mantener.

J.A.Aldasoro (texto). MPIB, J.A.Aldasoro, M.Martín Zurimendi y P.Aparicio (fot

En el verano de 1945, acabada la contienda mundial, se planteaba en Europa el momento de recapitular y trabajar con ahínco para la reconstrucción. En el caso de la industria automovilística británica, se imponía la necesidad de acomodar las fábricas a la producción de vehículos civiles. Esto se logró enseguida, aunque «tirando» de los modelos de preguerra.

En ocasiones, equipaban algunas novedades técnicas puntuales, pero básicamente eran los mismos. Fueron los casos del Morris Eight, Ford Prefect, Standard Eight, etc.

No obstante, pasados uno o dos años, las cadenas de montaje se fueron adaptando a la construcción de coches nuevos, por lo general berlinas de tamaño medio, bajo consumo y elevada resistencia mecánica. Surgió así, entre 1947 y 1948, surgió un ramillete de turismos con características comunes: motor de cuatro cilindros y menos de dos litros, carrocería de cuatro puertas, prestaciones modestas y económicos.

La horquilla de modelos abarca desde los Ford Anglia y Morris Minor (los más pequeños) hasta los Humber Ha y Riley 2,5 Litros (los más grandes). E tremedias se situaban los Austin A- Devon, Ford Prefect, Hillman Minx, M rris Oxford, Vauxhall Velox, Wo se 4/44, Rover P-3, Lanchester LD-10 etc

Por lo que respecta a su difus ón España, ninguno de ellos con igu grandes ventas, dadas las fuertes res ciones administrativas imperantes pa adquirir un coche foráneo.

Austin A-40 Devon (1947-52)

Sinopsis histórica

- El Devon y el Dorset fueron presentados en octubre de 1947, siendo los primeros Austin de la serie A-40.
- En 1948 aparecen las versiones tourer, comercial y countryman.
- El Dorset desaparece en octubre de 1949, después de 16.000 unidades construidas.
- En octubre de 1950 empieza la comercialización del A-40 Sports, que no era sino una versión deportiva derivada del Devon, con carrocería de Jensen.
- En junio de 1951, un A-40 Sports da la vuelta al mundo en 21 días, atravesando Europa, Asia y Norteamérica.
- El Devon es sustituido por el A-40 Somerset en febrero de 1952.

Características técnicas

Motor: 4 cilindros en línea.
Cilindrada: 1.200 cc.
Diámetro x carrera: 65,5 x 89 mm.
Relación de compresión: 7,2:1.
Potencia: 40 CV a 4.300 rpm.
Cambio: 4 relaciones.
Frenos: tambores.
Batalla: 2,350 m.
Largo x ancho x alto: 3,886 x 1,549 x 1,587 m.
Velocidad máxima: 105 Km/h.
Unidades: 300.000 aproximadamente.

A examen

Observaciones: El Devon era un coche medio, de cuatro plazas y precio aquilatado, lo que le permitió una amplia difusión en Gran Bretaña. También sirvió para recuperar el ritmo de las exportaciones, casi inexistentes desde 1939. El Dorset (de menor difusión) fue la versi de dos puertas. Ambos vinieron a su tuir a los ya anticuados Eight, Ter Twelve de preguerra. El Devon mante una concepción bastante clásica: s pensión delantera independiente c muelles helicoidales y eje rígido sc ballestas semielípticas detrás. Para búsqueda de repuestos, lo mejor es d girse directamente al Reino Un donde hay buen surtido.

Cotización

- **Austin A-40 Devon (1947-52): 5.100/1.500 euros.**
- Austin A-40 Dorset (1947-49): 5.400/1.500 euros.
- Austin A-40 Sports (1950-53): 8.400/1.800 euros.
- Austin A-40 Somerset (1952-55): 4.800/1.350 euros.

Análisis

Disponibilidad en el mercado: ★★★
Disponibilidad de recambios: ★★★
Coste de mantenimiento: ★★★
Revalorización: ★★★
Manejabilidad:

Escaneado con CamScanner

Ford Prefect E-93 A (1938-49)

Sinopsis histórica

- El Ford Prefect E-93 A se presentó en el Salón de Londres de 1938. Su diseño se caracterizaba por la alta rejilla del radiador, con gran profusión de lamas horizontales, en forma de cola de cocodrilo.
- Suspendida su producción entre 1940 y 1945, aunque algunas pequeñas series del modelo E-83-W (una pequeña furgoneta) fueron construidas en este período.
- En el verano de 1945 se reanudó la fabricación del Prefect, con algunas novedades como ruedas de 16 pulgadas y asientos más cómodos y envolventes.
- En 1949 es sustituido por el E-493-A, cuya seña de identidad era el frontal con lamas verticales y los faros delanteros integrados.
- Finalmente, en 1953 se abandona la producción de la serie Prefect.

Características técnicas

Motor: 4 cilindros en línea.
Cilindrada: 1.172 cc.
Diámetro x carrera: 63,5 x 95,2 mm.
Relación de compresión: 6,2:1.
Potencia: 30 CV a 4.000 rpm.
Cambio: 3 relaciones.
Frenos: tambores, con mando mecánico.
Batalla: 2,390 m.
Largo x ancho x alto: 3,950 x 1,456 x 1,623 m.
Velocidad máxima: 105 Km/h.
Unidades: 120.505.

A examen

Observaciones: El Prefect fue el primer modelo de Ford con denominación propia, y no con un número o una letra. Su lanzamiento se remonta a 1938. Durante la contienda, su producción prácticamente se redujo a la mínima expresión, únicamente la versión comercial siguió ensamblándose. Al término del conflicto, volvió a fabricarse, a excepción de la versión drophead coupé. Pero en 1946, el Prefect E-93-A resultaba ya anticuado, tanto por línea como por mecánica, por lo que su sustitución definitiva se adelantaría a primeros de 1949.

Cotización

- **Ford Prefect E-93 A (1938-49): 5.400/1.500 euros.**
- Ford Prefect Drophead Coupé (1938-40): 10.200/2.400 euros.
- Ford E-493-A Prefect (1949-53): 5.100/1.500 euros.
- Ford V-8 Pilot (1947-51): 8.400/1.800 euros.

Análisis

Disponibilidad en el mercado: ★★☆☆☆
Disponibilidad de recambios: ★★☆☆☆
Coste de mantenimiento: ★★★☆☆
Revalorización: ★★★☆☆
Manejabilidad: ★★☆☆☆

Ford Anglia E-494-A (1948-53)

Sinopsis histórica

- El lanzamiento del primer Ford Anglia (el E-04-A), de ocho caballos fiscales data de noviembre de 1939.
- En octubre de 1948 adopta una nueva calandra, con el radiador más estilizado. A este modelo se le asigna la denominación Anglia E-494-A. Equipa un pequeño motor de cuatro cilindros y 933 cc.
- En 1950, aparece una versión con motor de 1.172 cc, destinada a la exportación.
- Le sustituye en 1953 el Anglia 100 E, un pequeño tres volúmenes con un diseño muy distinto al primitivo.
- En 1959 la saga continúa con el Anglia 105 E, un coqueto dos puertas caracterizado por su zaga truncada, al estilo Citroën Ami 6.

Características técnicas

Motor: 4 cilindros en línea.
Cilindrada: 933 cc.
Diámetro x carrera: 56,6 x 92,5 mm.
Relación de compresión: 6,3:1.
Potencia: 23 CV a 4.000 rpm.
Cambio: 3 relaciones.
Frenos: tambores, con mando mecánico.
Batalla: 2,290 m.
Largo x ancho x alto: 3,898 x 1,447 x 1,600 m.
Velocidad máxima: 91 Km/h.
Unidades: 83.027.

A examen

Observaciones: Fue un pequeño utilitario de dos puertas que logró una gran difusión en el Reino Unido. Diseñado por Dagenham, el Anglia puede ser considerado descendiente directo del Ford 8 HP de preguerra, y contribuyó activamente a la motorización de muchos británicos en los años inmediatamente posteriores al conflicto bélico. Como ocurre con otros automóviles de la época (Ford Prefect, Austin Devon, Morris Minor, etc) es fácil localizar repuestos en su país de origen, o en su defecto en Portugal, donde fue un modelo bastante popular en su época.

Cotización

- **Ford Anglia E-494-A (1948-53): 4.800/1.200 euros.**
- Ford Anglia 100 E (1953-59): 4.200/1.200 euros.
- Ford Anglia 105 E (1959-67): 3.600/1.200 euros.

Análisis

Disponibilidad en el mercado: ★★☆☆☆
Disponibilidad de recambios: ★★☆☆☆
Coste de mantenimiento: ★★☆☆☆
Revalorización: ★★★☆☆
Manejabilidad: ★★☆☆☆

Escaneado con CamScanner

Hillman Minx Mk V (1950-52)

Sinopsis histórica

- El primer Hillman Minx empezó a construirse en 1932 y era una berlina de 10 CV fiscales y con un motor de 1.185 cc.
- Tras la guerra, se reanudó la producción del modelo Minx en 1948, aunque prácticamente no había parado ni durante los años más duros del conflicto. Equipaba el motor de 1.184 cc y 35 CV a 4.100 rpm (Minx Mk IV).
- En 1950, el Mk V recibe un motor más grande (de 1.265 cc) y adopta frenos hidráulicos.
- En 1952, se efectúa otra remodelación en la versión Mk VI, que también afectó a su motor, un poco más potente.

Características técnicas

Motor: 4 cilindros en línea.
Cilindrada: 1.265 cc.
Diámetro x carrera: 65 x 95 mm.
Relación de compresión: 6,6:1.
Potencia: 37 CV a 4.200 rpm.
Cambio: 4 relaciones.
Frenos: tambores, con mando hidráulico.
Batalla: 2,360 m.
Largo x ancho x alto: 4,010 x 1,570 x 1,524 m.
Velocidad máxima: 112 Km/h.

A examen

Observaciones: El Hillman Minx es uno de esos turismos británicos bajo cuya denominación se han sucedido una buena lista de versiones distintas. Prácticamente, su producción se prolongó desde los años treinta hasta los setenta. A pesar de su carácter utilitario, los Minx de posguerra incorporaban avances aún no implantados en la mayoría de sus coetáneos de las islas, como era la carrocería monocasco y los frenos hidráulicos. Sin embargo, la suspensión obedecía al cánon clásico: la delantera por ruedas independientes y muelles helicoidales, y la trasera con un puente rígido y ballestas semielípticas.

Cotización

- Hillman Minx Mk IV (1947-50): 5.250/1.500 euros.
- **Hillman Minx Mk V (1950-52): 4.800/1.500 euros.**

Análisis

Disponibilidad en el mercado: **
Disponibilidad de recambios: **
Coste de mantenimiento: **
Revalorización: ***
Manejabilidad: ***

Humber Hawk Mk IV (1950-52)

Sinopsis histórica

- El Humber Hawk Mk I aparece en 1945, con un motor de cuatro cilindros en línea, 2.267 cc y válvulas laterales. Era el pequeño de la marca: por encima estaban el Snipe, Super Snipe, Pullman e Imperial.
- El Hawk Mk IV sale al mercado en 1950, equipado con el motor de válvulas en culata, aunque con las mismas cilindrada y potencia.
- En 1952, le sustituye el Mk V.
- El Mk VI de 1954 iba impulsado por el mismo motor de 2,2 litros, pero con una potencia de 70 CV a 4.000 rpm, y además podía incorporar overdrive opcional.
- El Mk VI deja de fabricarse definitivamente en 1957, aunque el modelo (series I a IV) siguió en producción hasta 1968.

Características técnicas

Motor: 4 cilindros en línea.
Cilindrada: 2.267 cc.
Diámetro x carrera: 81 x 110 mm.
Relación de compresión: 6,3:1.
Potencia: 58 CV a 3.400 rpm.
Cambio: 4 relaciones.
Frenos: tambores, con mando hidráulico.
Batalla: 2,680 m.
Largo x ancho x alto: 4,762 x 1,776 x 1,625 m.
Velocidad máxima: 114 Km/h.

A examen

Observaciones: Al igual que el Hillman Minx (también del Grupo Rootes), el Hawk perduró en catálogo nada menos que 23 años, aunque con innumerables versiones y modificaciones realizadas casi cada año. A partir de 1957, con la aparición del New Humber Hawk, modelos anteriores a esta fecha se conocían por el nombre de Mark Ha mientras que los nuevos serían apo dos como Series Hawk. El Hawk se caba en la gama baja de Humber, que sólo por motor (era el único cu cilindros de la marca), ya que por fort y equipamiento no desmerecía nada, siendo estos más propios grandes berlinas de representación

Cotización

- Humber Super Snipe (1946-52): 6.000/1.500 euros.
- **Humber Hawk Mk I-IV (1945-52): 5.400/1.500 euros.**
- Humber Hawk Mk V-VI (1953-57): 4.800/1.200 euros.
- Humber Hawk Serie I-IV (1957-6 4.200/1.200 euros.

Análisis

Disponibilidad en el mercado: **
Disponibilidad de recambios: **
Coste de mantenimiento: **
Revalorización:
Manejabilidad:

Escaneado con CamScanner

Jowett Javelin (1947-54)

Sinopsis histórica

- El proyecto inicial de Gerald Palmer data de la primera mitad de la década de los cuarenta, en plena Segunda Guerra Mundial.
- El Javelin fue lanzado al mercado en 1947 por la Jowett Cars de Bradford (Yorkshire).
- Desde 1950 a 1952, el Jowett Jupiter, derivado del Javelin, venció en su categoría en el Rally de Monte Carlo y en las 24 Horas de Le Mans. De este modelo se construyeron 899 unidades.
- A partir de 1950, el motor gana dos caballos de potencia, gracias a un diagrama de distribución más cruzado y a una mayor compresión.
- La International Harvester adquiere Jowett en 1953, aunque seguirán montándose los Javelin y Jupiter hasta 1954.

Características técnicas

Motor: 4 cilindros en línea.
Cilindrada: 1.486 cc.
Diámetro x carrera: 72,5 x 90 mm.
Relación de compresión: 7,1/7,2:1.
Potencia: 50/52 CV a 4.100/4.500 rpm.
Cambio: 4 relaciones.
Frenos: tambores, con mando hidráulico.
Batalla: 2,590 m.
Largo x ancho x alto: 4,267 x 1,625 x 1,536 m.
Velocidad máxima: 120/125 Km/h.
Unidades: 22.799.

A examen

Observaciones: El proyecto de Gerald Palmer era un coche innovador por su línea exterior, muy redondeada (con un coeficiente aerodinámico de 0,39), y por el esquema de suspensión delantera independiente. El motor también destacaba por su excelente rendimiento, gracias a sus dos carburadores Zenith. En 1953, debido a las dificultades económicas que atravesaba la empresa, unidas a la muerte de Walter Briggs (de la marca Briggs Motor Bodies que surtía de carrocerías), la International Harvester absorbe a la Jowett Cars.

Cotización

- **Jowett Javelin (1947-50): 7.800/1.500 euros.**
- Jowett Javelin (1950-54): 7.200/1.500 euros.
- Jowett Jupiter (1950-54): 18.000/2.400 euros.

Análisis

Disponibilidad en el mercado: ★★★★★
Disponibilidad de recambios: ★★★★★
Coste de mantenimiento: ★★★★★
Revalorización: ★★★★★
Manejabilidad: ★★★★★

Morris Minor Serie I (1948-52)

Sinopsis histórica

- El Morris Minor Serie I se presenta en el Salón de Londres de 1948, en versiones berlina y cabriolet.
- En 1950, los faros delanteros van situados en la parte superior de las aletas. Aparece la versión de cuatro puertas.
- Desaparece la calandra cromada del frontal e incorpora calefacción de serie.
- En 1953 sale el Minor Serie II, impulsado por un motor Austin de 803 cc y válvulas en culata. También aparece el modelo Traveller.
- En 1956 se presenta el Minor 1000, con mecánica de 948 cc y 37 CV.
- En 1962, la cilindrada crece hasta 1.098 cc.
- El Minor Saloon deja de fabricarse en 1970 y el Traveller en 1971.

Características técnicas

Motor: 4 cilindros.
Cilindrada: 918 cc.
Diámetro x carrera: 57 x 90 mm.
Relación de compresión: 6,6:1.
Potencia: 27 CV a 4.400 rpm.
Cambio: 4 relaciones.
Frenos: tambores, con mando hidráulico.
Batalla: 2,180 m.
Largo x ancho x alto: 3,760 x 1,550 x 1,524 m.
Velocidad máxima: 98 Km/h.
Unidades: 1.300.000 (berlinas).

A examen

Observaciones: El Morris Minor MM ó Serie I montaba un motor de cuatro cilindros de 918 cc, válvulas laterales y un carburador horizontal SU. Salió al mercado en 1948, pero el primer esbozo del prototipo, obra de Alec Issigonis, data de 1942-43. Miles Thomas fue el autor de su carrocería monocasco. El Morris Minor ha sido un prodigio de longevidad, ya que con una carrocería sin apenas cambios sustanciales sobrevivió 23 años ininterrupidamente, entre 1948 y 1971. Se construyeron millón y medio de unidades, en todas sus versiones. En Inglaterra aún ruedan bastantes, además hay varios especialistas en recambios y restauración. Incluso en Sri Lanka, se ha fabricado hasta fechas no muy lejanas.

Cotización

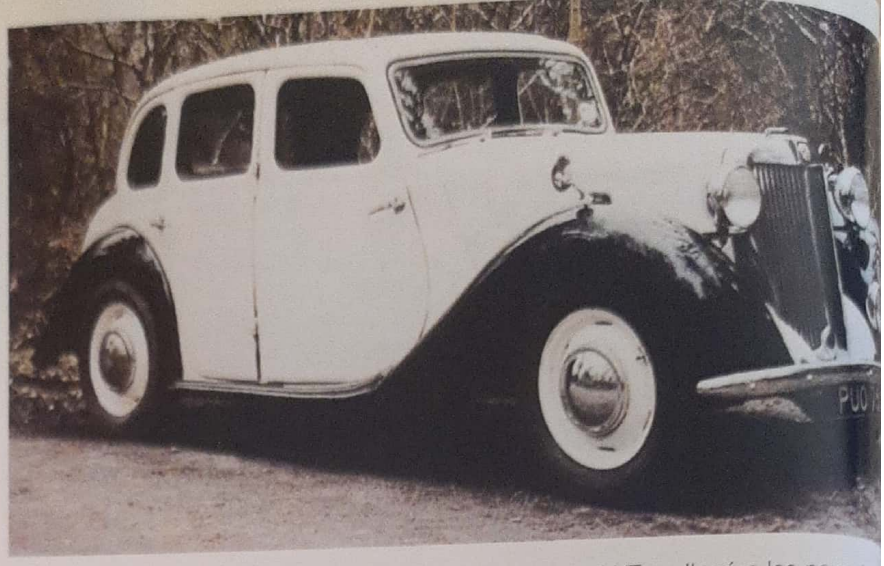
- **Morris Minor Serie I (1948-52): 7.200/1.200 euros.**
- Morris Minor Serie I Cabriolet (1948-52): 9.600/1.800 euros.
- Morris Minor Serie II (1952-56): 6.600/1.200 euros.

Análisis

Disponibilidad en el mercado: ★★★★★
Disponibilidad de recambios: ★★★★★
Coste de mantenimiento: ★★★★★
Revalorización: ★★★★★
Manejabilidad: ★★★★★

Escaneado con CamScanner

MG YA (1947-50)



Sinopsis histórica

- El MG YA es la primera berlina fabricada por la marca del octógono al acabar la guerra. Fue presentado oficialmente en 1947.
- A finales de 1950, el YB sustituye al YA. Su carrocería era similar, pero montaba un motor que ofrecía dos caballos más de potencia (46 CV a 4.800 rpm), aunque manteniendo el clásico carburador SU. Equipaba también unas llantas de menor diámetro e incorporaba barra estabilizadora en el tren delantero.
- El MG YT se distinguía por llevar dos carburadores SU y sólo se encontraba disponible con carrocería abierta.

Características técnicas

Motor: 4 cilindros en línea.
Cilindrada: 1.250 cc.
Diámetro x carrera: 66,3 x 90 mm.
Relación de compresión: 7,3:1.
Potencia: 44 CV a 4.800 rpm.
Cambio: 4 relaciones.
Frenos: tambores, con mando hidráulico.
Batalla: 2,510 m.
Largo x ancho x alto: 4,089 x 1,498 x 1,473 m.
Velocidad máxima: 113 km/h.
Unidades: 6.158.

A examen

Observaciones: Las principales innovaciones ofrecidas por las tres veresiones de la serie Y de MG, lanzados al mercado recién acabada la guerra, eran la dirección de cremallera y la suspensión delantera independiente. Por descontado, su carrocería cerrada no resultaba nada corriente en la marca. No obstante, años más tarde la heredaría el Magnette. Los YA, YB e YT no tuvieron mucha difusión en Gran Bretaña, tan sólo el YA supero las seis mil unidades; mientras que el YT no llegó a los novecien ejemplares. En España, son unos a móviles extraordinariamente raros encontrar.

Cotización

- **MG YA (1947-50): 10.800/2.400 euros.**
- MG YB (1951-53): 11.400/2.400 eu

Análisis

Disponibilidad en el mercado:
Disponibilidad de recambios:
Coste de mantenimiento:
Revalorización:
Manejabilidad:

Riley 2,5 Litros (1947-52)

Sinopsis histórica

- El Riley 2,5 RMB se presenta en 1947, al mismo tiempo que el 1,5 RMA. Estos modelos ya no se fabricaban en Coventry, sino en las cadena de montaje de Abingdon. El Riley 2,5 RMB inicial ofrecía un motor de 90 CV a 4.200 rpm.
- En 1951 se mejora el motor, sin variar la cilindrada, hasta alcanzar los 100 CV a 4.500 rpm.
- El modelo de dos litros y medio deja de fabicarse en 1952, mientras que el 1,5 RMA se mantendría un año más a la venta.
- Ambos son sustituidos por el Riley Pathfinder de 1954.

Características técnicas

Motor: 4 cilindros en línea.
Cilindrada: 2.443 cc.
Diámetro x carrera: 80,5 x 120 mm.
Relación de compresión: 6,8:1.
Potencia: 100 CV a 4.500 rpm.
Cambio: 4 relaciones.
Frenos: tambores, con mando hidráulico delante y mecánico detrás.
Batalla: 3,023 m.
Largo x ancho x largo: 4,724 x 1,613 x 1,511 m.
Velocidad máxima: 144 km/h.
Unidades: 8.825 (contando las dos versiones).

A examen

Observaciones: El grupo Nuffield absorbió la marca Riley un par de años antes de iniciarse la guerra, lo cual obligó a ésta a mantener en catálogo únicamente dos modelos, de 1,5 y 2,5 litros de cubicaje. Tras el conflicto, Riley retomó la idea de volver a fabricar esos dos modelos con una carrocería semejante. De esa forma, en el Salón de Londres de 1947 aparecieron el Riley 1,5 RMA y el 2,5 RMB, dos coches de línea elegante y clásica muy al estilo británico. Entre 1952 y 1953, desaparecen ambos modelos del mercado, siendo sustituidos por el Pathfinder, que sería el último Riley con personalidad propia. A partir de 1957, al igual que ocurriese con Wolse Riley entró a formar parte del consor BMC (British Motor Corporation).

Cotización

- Riley 1,5 Litros RMA-RME (1947-5 9.000/2.100 euros.
- **Riley 2,5 Litros RMB-RMF (1947-52): 10.800/2.400 euros.**

Análisis

Disponibilidad en el mercado:
Disponibilidad de recambios:
Coste de mantenimiento:
Revalorización:
Manejabilidad:

Escaneado con CamScanner

Standard Vanguard Phase I (1948-53)

Sinopsis histórica

- El Standard Vanguard Phase I se presentó en Londres en octubre de 1947, pero su producción en serie no empezó hasta 1948.
- En 1952 se incorporaron parachoques con topes metálicos y aletas traseras que cubrían la parte superior de las ruedas. Además, la sencilla calandra de lamas horizontales fue sustituida por otra provista de mayor cantidad de cromados, muy al gusto norteamericano.
- La versión Phase II, aparecida en 1953, presentaba una carrocería de tres volúmenes, con las aletas traseras sin cubrir las ruedas y heredaba la calandra del modelo de 1952.
- En 1954 apareció una versión del Vanguard Phase II con un motor diesel que rendía 40 CV a 3.000 rpm.
- En 1955 se lanzó al mercado el Vanguard Phase III.

Características técnicas

Motor: 4 cilindros en línea.
Cilindrada: 2.088 cc.
Diámetro x carrera: 85 x 92 mm.
Relación de compresión: 6,7:1.
Potencia: 68 CV a 4.200 rpm.
Cambio: 3 relaciones.
Frenos: tambores, con mando hidráulico.
Batalla: 2,390 m.
Largo x ancho x alto: 4,220 x 1,750 x 1,620 m.
Velocidad máxima: 125 km/h.

A examen

Observaciones: Después de la guerra, Standard continuó fabricando el pequeño 8 HP apenas tres años más. También volvió a producir otros dos modelos de los treinta, los 12 y 14 HP. Hasta 1948 no aparece un vehículo nuevo y moderno. El origen del Vanguard estuvo en la iniciativa de construir un coche de policía unificado para todo el país, misión encargada por el gobierno a la marca Standard. Para su diseño, el equipo de diseño tomó como referencia estilística la línea de los Plymouth americanos de la década de los cuarenta. Mecánicamente, el Vanguard disponía de un robusto cuatro cilindros en línea, con válvulas en cabeza, poco más de dos litros de cilindrada y 68 CV.

Cotización

- **Standard Vanguard I (1948-52): 6.600/1.800 euros.**
- Standard Vanguard II (1953-55): 5.400/1.500 euros.
- Standard Vanguard III (1955-58): 4.800/1.200 euros.

Análisis

Disponibilidad en el mercado: ★★☆☆☆
Disponibilidad de recambios: ★★☆☆☆
Coste de mantenimiento: ★★★☆☆
Revalorización: ★★★☆☆
Manejabilidad: ★★★☆☆

Vauxhall Wyvern LIX (1948-51)

Sinopsis histórica

- El Vauxhall Wyvern LIX apareció en 1948, junto con el Velox. Sus principales aportaciones técnicos, respecto a los modelos de preguerra, eran la suspensión independiente y los frenos hidráulicos.
- En 1951, el Wyvern E sustituyó al antiguo LIX. Aunque la mecánica era similar al anterior, excepto por su posición más adelantada, su carrocería variaba bastante. También se mejoraba la suspensión. El nuevo Wyvern era un tres volúmenes, al que se le había alargado el chasis hasta llegar a los 2,62 m de batalla y 4,38 de longitud. Las aletas, y por ello también la medida de anchura, eran más estrechas.

Características técnicas

Motor: 4 cilindros en línea.
Cilindrada: 1.442 cc.
Diámetro x carrera: 69,5 x 95 mm.
Relación de compresión: 6,4:1.
Potencia: 35 CV a 3.200 rpm.
Cambio: 3 relaciones.
Frenos: tambores, con mando hidráulico.
Batalla: 2,470 m.
Largo x ancho x alto: 4,178 x 1,570 x 1,650 m.
Velocidad máx.: 105 km/h.

A examen

Observaciones: El Wyvern LIX era otro automóvil de tipo medio, con carrocería de cuatro puertas (que abrían en sentido contrario las delanteras de las posteriores) y una vocación de coche eminentemente familiar, que cubría el mismo segmento que el Jowett Javelin y el Standard Vanguard. Los Wyvern y Velox vinieron a sustituir en 1948 a los veteranos Vauxhall 10 y 12, respectivamente. La mecánica del primero (el Wyvern) era de cuatro cilindros en línea, con válvulas en cabeza y un carburador Zenith; mientras que la del Velox era de seis cilindros. La popularidad de estos modelos en su país de origen fue notable y se exportó a numerosos mercados extranjeros, incluso en Australia se llegó a ensamblar.

Cotización

- **Vauxhall Wyvern LIX (1948-51): 4.800/1.200 euros.**
- Vauxhall Velox LIP (1948-51): 5.700/1.500 euros.
- Vauxhall Wyvern E (1951-57): 5.400/1.500 euros.

Análisis

Disponibilidad en el mercado: ★☆☆☆☆
Disponibilidad de recambios: ★☆☆☆☆
Coste de mantenimiento: ★★☆☆☆
Revalorización: ★★★☆☆
Manejabilidad: ★★★☆☆

Escaneado con CamScanner

Honda CB 750 F1 - Laverda 750 SF 3

Contraste

Tanto la Honda CB F1 750 como la Laverda 750 SF 3 representan fielmente a sus respectivas sagas. La primera, había cumplido con creces sus expectativas, abriendo el mercado mundial a un nuevo tipo de motos. La otra representaba los viejos conceptos aún vigentes del continente europeo. Coincidieron en el tiempo, pero son radicalmente diferentes.

Carlos Polo (texto), Félix Macías (fotos)

En la Europa de 1976 los fabricantes de motocicletas veían con preocupación como las ventas de los productos japoneses crecían mientras que las suyas bajaban claramente. Los fabricantes nipones, en especial Honda, habían encontrado a finales de los sesenta una fórmula que estaba revolucionando todos los mercados mundiales: motos pluricilíndricas, de cilindradas altas y de gran fiabilidad. Esto se aderezaba con adelantos como el arranque eléctrico o los frenos de disco de serie. En el momento de nacer las Honda CB o las Kawasaki Z, las Norton Comando o Triumph Bonevile arrancaban a pedal y se frenaban a base de zapatas. En el caso de Italia, algo menos innovadoras, las Guzzi V7 ya llevaban arranque eléctrico, pero se frenaban con tambores. Todo esto cambió con la llegada de las motos japonesas.

La Honda que traemos a estas páginas no es un modelo CB Four normal. En 1975 Honda decidió sacar un modelo un tanto especial dentro de sus Four, lanzando la serie F, diferenciable a primera vista por sus escapes "cuatro en uno" y el colín, ambos elementos destinados a dar un plus de deportividad a este modelo.

Por su parte la Laverda SF 3 representa el final de las 750 de dos cilindros.

Escaneado con CamScanner

Escaneado con CamScanner

ya que a partir de 1978 la firma italiana se centró en su gama de tres cilindros. Externamente se diferencia de sus predecesoras por sus frenos de disco, dos delante y uno detrás, y por el colín.

Imagen

Honda CB 750 F1	✱✱✱
Laverda 750 SF 3	✱✱✱✱

Las Honda Four cambiaron poco de aspecto en los más de diez años que estuvieron en el mercado. Pese a llevar las letras Supersport bajo su anagrama, la posición de conducción es muy de turismo con el manillar alto y las estriberas bajas. Es una moto de líneas muy limpias y clásicas y, sin duda, a los aficionados de entonces debió impresionarles sobremanera la masa del motor de cuatro cilindros. Esta F1 está penalizada estéticamente por su silencioso, de un diseño poco agraciado. De hecho, en la F2 el silencioso es notablemente más bonito y con una inclinación hacia arriba mayor, claramente más deportiva.

La Laverda goza de un diseño italiano, circunstancia que la mayoría de las veces, tanto en coches como en motos, representa una ventaja importante. Su llamativo color rojo, su manillar de cinco piezas y su largo depósito sí que se corresponden con la imagen de una moto con la S entre las letras de su denominación. El diseño de esta moto está plagado de detalles, tales como las tapas del árbol de levas aleteada. Como moto sport la Laverda cuenta con mucha menos discreción y una línea mucho más agresiva sin dejar los patrones del clasicismo. Considerando los cánones de la época, el diseño estético de la Laverda resulta mucho más avanzado. Y si no, observen las rueda de unas y de otra. Hoy nos parecen más bonitas las de radios, pero en 1976 estaban ya un poco pasadas y resultaban mucho más llamativas unas buenas llantas de aleación.

En marcha

Honda CB 750 F1	✱✱✱
Laverda 750 SF 3	✱✱✱✱

De nuevo estamos ante dos formas diametralmente opuestas de entender el concepto de moto deportiva. Cuando nos sentamos en la Honda tenemos ante nosotros un manillar alto y ancho, un cuadro de instrumentos bastante completo con testigos de presión de aceite, de luces intermitentes, amén de dos enormes relojes (cuentakilómetros y cuentavueltas) de la marca Nippon Denso. La postura de conducción es cómoda, con la espalda erguida y las piernas razonablemente separadas del cuerpo. Indudablemente, bien plantados en la moto es fácil resistir muchos kilómetros a una velocidad moderada (entre 120 y 140 km/h), aunque el motor de cuatro cilindros dé para mucho más. Comparándola con motos de hace años, resulta más parecida a una turismo como las Guzzi T 3 que a una verdadera deportiva.

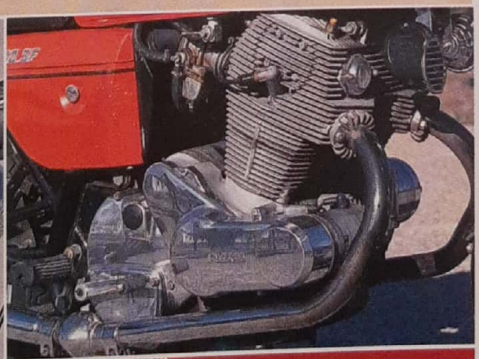
Al sentarnos en la Laverda las sensaciones son muy distintas: También tenemos delante dos enormes relojes Nippon Denso (curiosamente casi iguales a los de la Honda), pero no existe ningún cuadro. Los testigos están integrados dentro de los relojes. La posición es bastante más incómoda, con el cuerpo inclinado hacia delante y las piernas flexionadas. Las estriberas no están atrasadas, co-

Escaneado con CamScanner

cual se acentúa la incomodidad a lomos de esta máquina.

Una vez en marcha, la Honda también es más cómoda. El embrague es muy suave, el cambio aceptablemente preciso y el motor empuja desde abajo, con una continuidad muy agradable. La ligera preparación que Honda llevó a cabo en esta moto (dos décimas más de compresión y un ligero retoque de los diagramas de distribución) se llega a notar cuando rodamos "alegres". Un novato, a poco que haya rodado, no encontrará dificultad alguna en circular con un ritmo alegre sobre la F1. Cuando se hace necesario, la potencia del motor sale a relucir, y sus prestaciones son sobresalientes. A lo largo de esta prueba tuvimos ocasión de rodar a más de 170 km/h y aún no estaba agotado el recorrido del puño.

Sin embargo, la parte ciclo no está a la altura de las prestaciones del motor. Para empezar, el bastidor peca de flexible cuando se le pone a prueba. Por encima de 165 - 170 km/h el chasis da poca confianza. La horquilla delantera anda algo justita, y los frenos son insuficientes. Con sólo un disco (sin firma) de 296 mm delante y un tambor de 180 mm detrás, la Honda encomienda al piloto el riesgo de detener una máquina de 254



Laverda recurrió a relojes de origen japonés, de excelente lectura, para controlar un motor bicilíndrico que, además de su buen funcionamiento, presentaba un aspecto exterior cuidado hasta el más pequeño detalle. Motor que destaca en el chasis abierto con el que se consiguió muy buena rigidez gracias al cuidado estudio de sus formas y dimensiones.

Laverda 750 SF 3

1967

Laverda era una marca dedicada a la fabricación de herramientas agrícolas. En 1949 comenzaron con la fabricación de máquinas ligeras. En 1967 lanzan una 650 de dos cilindros verticales paralelos, con un motor claramente inspirado en las Honda 350.

1968

Laverda lanza su 750 GT. La configuración del motor es la misma que la de su antecesora, con 100 cc más que se lograron aumentando el diámetro del pistón. A finales de año se conoce una nueva versión de esta máquina, la 750 S, la primera Sport.

1970

En octubre de este año se conoce la Laverda SF. Respecto a la S presenta algunas mejoras en el motor, y también en el chasis, sobre todo a nivel de fijaciones, para dar al conjunto una mayor rigidez. También varía la curvatura del chasis, con el fin de rebajar el centro de gravedad.

1971

De nuevo las novedades se conocen durante el mes de octubre. Básicamente se refuerzan la cadena primaria Triplex y la secundaria Regina. Los tambores de freno Grimeca se sustituyen por unos fabricados por la propia Laverda, y los relojes Smith dejan su lugar a unos Nippon Denso.

1972

En octubre de este año, durante el Salón de París, el público tiene la oportunidad de conocer la nueva SF modelo que saldrá en 1973. Esta presenta sustanciales mejoras respecto a la anterior: culata con válvulas más grandes, nuevos carburadores de 36 mm y mejoras en el basculante.

1974

El freno delantero de tambor es sustituido por un doble disco Brembo de 280 mm de diámetro. Nueva horquilla telescópica firmada por Ceriani. También se trabaja en el motor, y así esta SF monta un nuevo tensor de la cadena de distribución, y unas guías de válvulas más estancas, entre otros detalles

1975

Durante el salón de Milán se presenta la SF que se comercializará en 1976. Respecto al la SF del 74 la del 76 tiene a su favor un nuevo disco de freno trasero, marca Brembo. Además monta llantas de aleación y presenta un colín trasero que moderniza su imagen.

Escaneado con CamScanner

kg y capaz de rozar los 200 km/h. Esto penaliza notablemente, sobre todo si de verdad queremos poner a prueba las condiciones deportivas de la máquina rodando rápido por cualquier zona.

La Laverda, por el contrario, es una moto para iniciados. Su motor demuestra una acusada personalidad, con altos y bajos que es necesario conocer antes de intentar exprimirla. Para empezar el embrague es duro como una piedra, aunque el cambio resulta suave y preciso. A partir de 3.500 vueltas empieza a vibrar, aunque el nivel de vibraciones se mantiene hasta cerca de la zona roja sin notables incrementos. Para la gente poco sufrida esto puede llegar a convertirse en un auténtico engorro, aunque la verdad es que en el fondo son unas vibraciones bastante llevaderas. Tiene unos bajos inmensos, como los de un tractor, y se estira bastante bien, aunque con leves caídas de potencia en determinados momentos. Mecánicamente, su motor se muestra inferior al de la Honda, sobre todo en cuanto a concepción mecánica. Aunque por otra parte resulta mucho más divertida de conducir, una vez nos hemos compenetrado con ella y advertido sus "manías".

La parte ciclo es muy superior a la de la Honda. El chasis de "espina de pescado" es notablemente más rígido, construido con tubos de un grosor casi exagerado y muy seguro en curvas. Cuenta con la aportación de los mejores componentes que la industria auxiliar de aquellos años podía ofrecer: horquilla Ceriani, con barras de 38 mm, equipo completo de frenado marca Brembo, con dos discos de 280 mm delante, y un disco de 280 mm detrás, con pinzas de doble pistón, llantas de aleación, etc. Los frenos nos sorprendieron por su mordiente, y son de esos que se manejan con un dedo, so pena de "salir por las orejas". La verdad, en algunos momentos de la prueba llegamos a preguntarnos que hubiera resultado de juntar el motor de una y la parte ciclo de la otra. Aunque no es difícil encontrar la respuesta: una Bimota, una Japauto o algo parecido.

Las impresiones que estas máquinas nos han dejado no difieren mucho de las que recibieron, en 1973, los periodistas especializados. Hablando de la Honda Four en un artículo publicado en Velocidad, el probador decía: "la Honda Four, ultima versión de la gama de motocicletas con las que la casa japonesa nos ha deleitado, es la más clara exponente y quizá la pionera de lo que debe ser una moto grande. Atractivo estético y calidad mecánica se reúnen con toda serie de detalles, como encendido eléctrico, freno de disco, y todo a un precio competitivo en el mercado internacional. Solamente la falta de experiencia ha impedido crear la moto perfecta, ya que adolece de una falta de estabilidad notable para las prestaciones que posee, efecto del todo imputable al chasis, evidentemente menos logrado que el de una Laverda o una Guzzi"

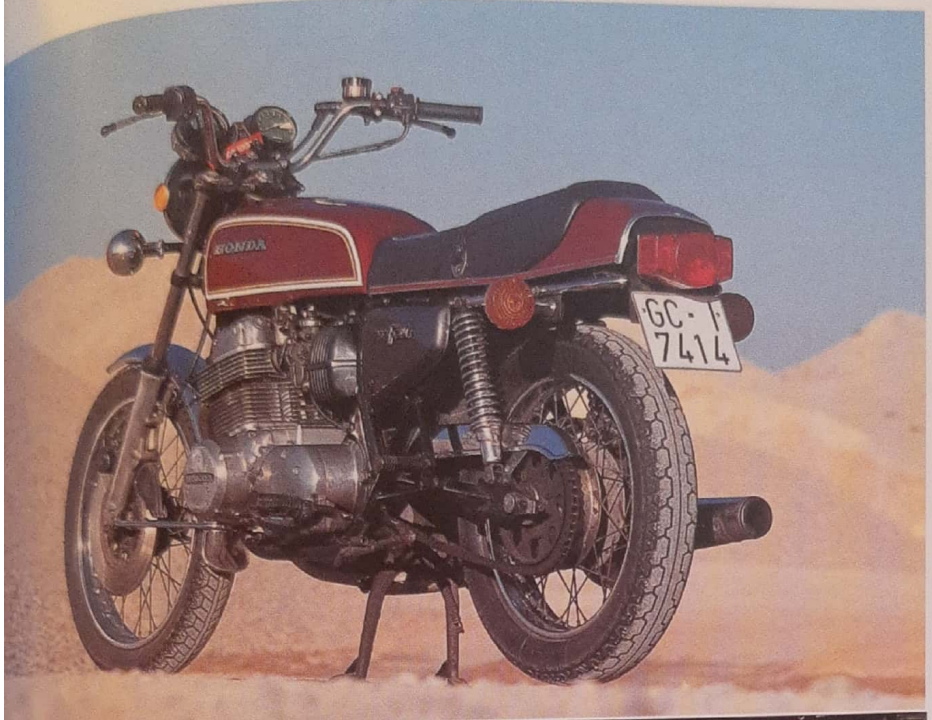
A la hora de hablar de las Laverda, el periodista Enrique Lores se expresa de este modo: "Por su parte, Laverda con sus motos de 750 y 1.000 cc, está considerada como una moto de resistencia notable. Son bicilíndricas y tricilíndricas respectivamente, de potencias aproximadas 60 y 75 CV, transmisión por cardán y cuya principal diferencia radica en el bastidor, siendo para el modelo 750 de tubos con el motor suspendido

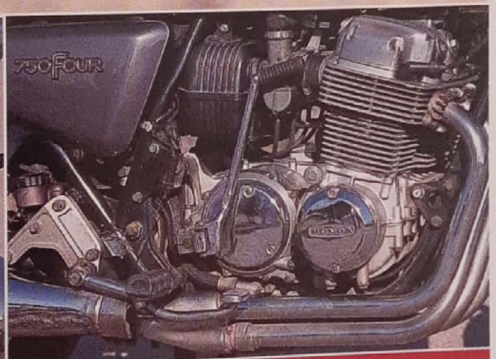
Mecánica

Honda CB 750 F1 ★★
Laverda 750 SF 3 ★

Hasta la aparición de la Honda Four 750 no existían muchas más de serie con motores de cuatro cilindros. Las pocas que se podían ver, o

Escaneado con CamScanner





El velocímetro y el cuentavueltas de la Honda son prácticamente idénticos a los de la moto italiana. Su motor de 4 cilindros destacaba por su fiabilidad y la suavidad con la que entregaba sus caballos a lo largo de toda su gama de revoluciones. Al bastidor le faltaba la rigidez necesaria para explotar a fondo los 67 CV que proporcionaba a 7.500 rpm.

MV Agusta 750 eran auténticas «delicatessen» a precios exorbitantes. Y además motos como esta necesitaban un mantenimiento exhaustivo y su fiabilidad era más que dudosa. Cuando apareció la Four, todo esto cambió, ya que gozaba de unas buenas prestaciones y una fiabilidad a toda prueba. Además, se vendían a un precio muy contenido. Con ello Honda se convirtió en el primer constructor en fabricar en grandes series una moto con un motor de cuatro cilindros en línea colocado en posición transversal a la marcha.

El motor de esta F 1 no es muy distinto al de la primera CB Four. Se trata, como ya hemos comentado, de un cuatro cilindros colocado en posición transversal, con árbol de levas en cabeza mandado por una cadena situada en el centro del motor. La refrigeración es por aire y el engrase es por cárter seco, con dos bombas. La alimentación corre a cargo de cuatro carburadores Keihin de 28 mm. Esta mecánica presenta muchos avances para una moto de serie, sobre todo si tenemos en cuenta que sus rivales inglesas todavía tenían distribución por varillas y que los motores de tres cilindros de las Triumph Trident, por ejemplo, representaban todo el avance del

Honda CB 750

1969

Presentación de la primera Honda 750 4 cilindros en el Gran Premio de Francia en el circuito de Le Mans. Denominada CB y con 4 escapes independientes, esta primera versión declaraba una potencia máxima de 67 CV a 8.000 rpm. Moto que comienza venderse en el mes de septiembre.

1970

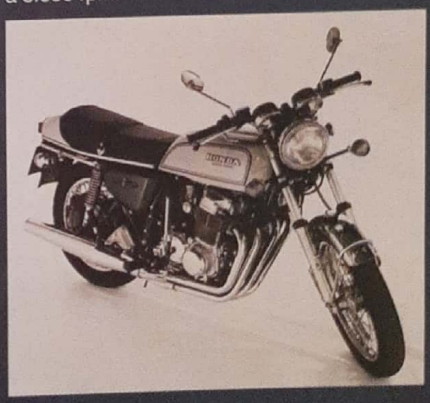
Aparece en Europa la versión K1 con nuevas tapas laterales con anagramas 750 Four. Los carburadores vienen con mando desmodrómico.

1972

Modelo K2 con ligeros cambios como los soportes de faros cromados, asiento con cierre de llave, tablero con más indicadores, escapes más silenciosos. Después de las K3, K4, y K5 parece también en 1972 la K6 con cambios algo más importantes como la cadena secundaria reforzada, asiento con nuevo revestimiento y disco de freno con protector.

1975

Nueva versión F1 con escape 4 en 1, depósito más afinado y la relación de compresión del motor subida de 9:1 a 9,2:1, aunque la potencia máxima anunciada sigue siendo de 67 CV a 8.000 rpm.



1977

Versión K7 con depósito de mayor capacidad (19 litros contra 17), asiento más largo, amortiguadores traseros con mayor recorrido, llanta trasera de 17 pulgadas y faro con lámpara de yodo H4. De nuevo se emplean 4 escapes independientes. A finales de este año se presenta la última versión de la CB 750 Four con el nombre de F2, que se diferencia por el escape de nuevo 4 en 1, llantas de palos, intermitentes sonoros y el motor viene pintado en negro mate con la potencia subida a 73 CV a 9.000 rpm.

Escaneado con CamScanner

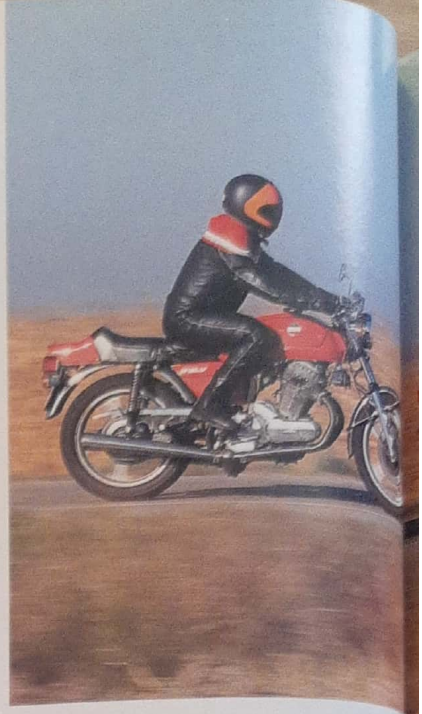
CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

MOTOR	LAVERDA 750 SF 3	HONDA CB 750 F1
Tipo	Ciclo de cuatro tiempos. Dos cilindros longitudinales y paralelos, refrigerados por aire. Válvulas en culata.	Ciclo de cuatro tiempos. Cuatro cilindros en línea, refrigerados por aire. Válvulas en culata.
Posición	Transversal.	Transversal.
Diámetro x carrera	80 x 74 mm.	61 x 63 mm.
Cilindrada	744 cc.	736 cc.
Distribución	Árbol de levas en culata mandado por cadena.	Árbol de levas en culata mandado por cadena.
Alimentación	Carburadores Dell'Orto PHF 36 AD (drcha) y PHF 36 AS (izda).	Cuatro carburadores Keihin de cubas concéntricas.
Relación de compresión	8,9:1.	9,2:1.
Potencia máxima	65 CV. a 7.000 rpm	67 CV. a 7.500 rpm
TRANSMISIÓN		
Primaria	Por piñones y cadena triple.	Por piñones y dos cadenas símples separadas yuxtapuestas.
Secundaria	Cadena.	Cadena.
Embrague	11 discos en baño de aceite.	Multidisco en baño de aceite.
Caja de cambios	5 velocidades.	5 velocidades.
Relaciones	**1ª**: 2,619: 1 **2ª**: 1,882:1 **3ª**: 1,373:1 **4ª**: 1,173:1 **5ª**: 1:1	**1ª**: 2,500: 1 **2ª**: 1,708:1 **3ª**: 1,333:1 **4ª**: 1,133:1 **5ª**: 0,996
BASTIDOR		
Tipo	Abierto, del tipo "espina", construido con tubos de acero.	Doble cuna con tubos de acero
Suspensión delantera	Horquilla telescópica, marca Ceriani.	Horquilla telescópica.
Suspensión trasera	Horquilla oscilante, con amortiguadores de doble efecto marca Ceriani.	Horquilla oscilante, con amortiguadores de doble efecto.
Freno delantero	Doble disco de 280 mm, marca Brembo, con pinzas de doble pistón.	Disco de 296 mm, con pinzas de pistón simple.
Freno trasero	Disco de 280 mm, marca Brembo.	Tambor de expansión interna, de 180 mm.
Ruedas	De palos de aleación ligera.	De radios.
Neumáticos del/tras:	3,50 x 18" / 4,00 x 18".	3,25 H x 19"/ 4.00 H x 18".
DIMENSIONES		
Longitud total	2.200 mm.	2.250 mm.
Anchura total	740 mm.	860 mm.
Altura total	990 mm.	1.185 mm.
Peso	238 kg.	254 kg.
PRESTACIONES		
Velocidad máxima	200 km/h.	200 km/h.
PRESENTACIÓN		
Fecha presentación	Salón de Milán de 1975.	Junio de 1975.
Fecha de fabricación	1976 - 1977.	1975 - 1977.

que la industria británica había sido capaz.

El motor de la F1 responde a una concepción muy moderna de las motocicletas, aunque curiosamente es una moto de carrera larga, con 63 mm frente a 61 mm de diámetro, en un momento en el que los motores cuadrados y supercuadrados se estaban popularizando. Esta elección se debió al hecho de procurar que el motor fuera lo más estrecho posible. Por ello su régimen de funcionamiento no es excesivamente alto, y entrega su máxima potencia a 7.500 rpm. La principal ventaja de este motor, aparte de su fiabilidad, reside en su neutralidad, la nobleza de sus reacciones, con una entrega casi lineal de la potencia, y la ausencia de vibraciones. Con 67 CV, podía medirse a cualquiera de las *superbikes* del momento, aunque todavía en Europa se hacían motos como la Guzzi Le Mans del 76, con una potencia de 71 CV y un peso de 215 kg. Eso sí, la Guzzi era bastante más cara, todo hay que decirlo.

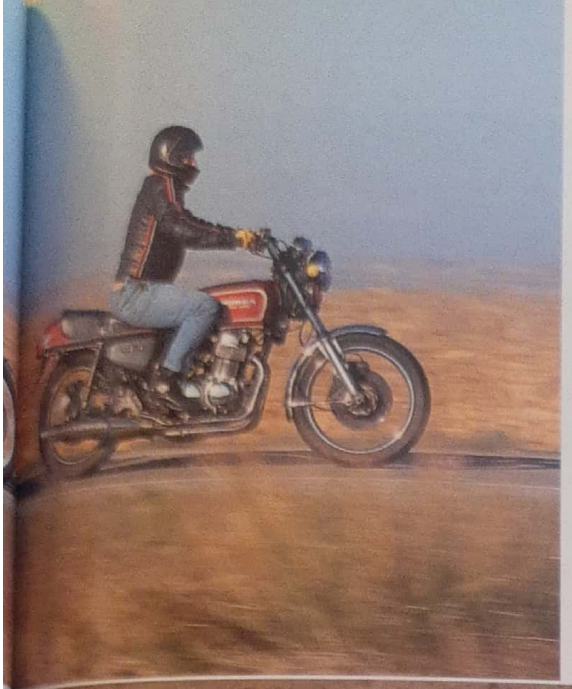
La primera Laverda *gorda* (650 cc) apareció en 1968; y la primera 750 en



1969, que es el año en el que comenzaría a comercializarse la Four. Como vemos, existen algunas similitudes entre ambas sagas. El motor de estas Laverdas, y el de la SF 3 protagonista en esta ocasión, es un dos cilindros verticales claramente inspirado en las Honda 350 de esta época. Es un motor de árbol de levas en culata, mandado por una cadena colocada entre los dos cilindros. Los pistones están calados a 360º en el cigüeñal. La refrigeración es por aire, y los cilindros están inclinados 25º respecto a la vertical, para mejorar la refrigeración de las culatas. La alimentación corre a cargo de sendos carburadores Dell´Orto tipo PHF de 36 mm. Gracias a contar con unas cotas internas *supercuadradas* (74 x 80 mm) este motor es muy ágil, con una respuesta muy alegre y capaz de subir hasta cerca de la 7.000 rpm. En esta última versión contamos con 65 CV de potencia, más que suficientes para empujar con alegría los 238 kg de peso total de la moto.

Sin embargo, la mecánica de la Laverda cuenta con algunos inconvenientes que penalizan su nota final. El embrague es muy duro de accionamiento, tanto que Gabriel Corsín, durante muchos años dueño/mecánico del servicio oficial de esta marca en Madrid, llegó a estudiar un *invento* que permitiera a sus clientes emplear sus motos sin necesidad de acudir al gimnasio. Consistía, básicamente, en alargar el brazo de palanca que mandaba el embrague en el cárter motor. De este modo se suavizaba un poco, aunque no conseguía que fuera ninguna delicia. Por otra parte, las vibraciones de este motor, legendarias en su tiempo. Como todas las leyendas, tiene bastante de cierto y un poco de exageración. Lo cierto es que el motor vibra bastante

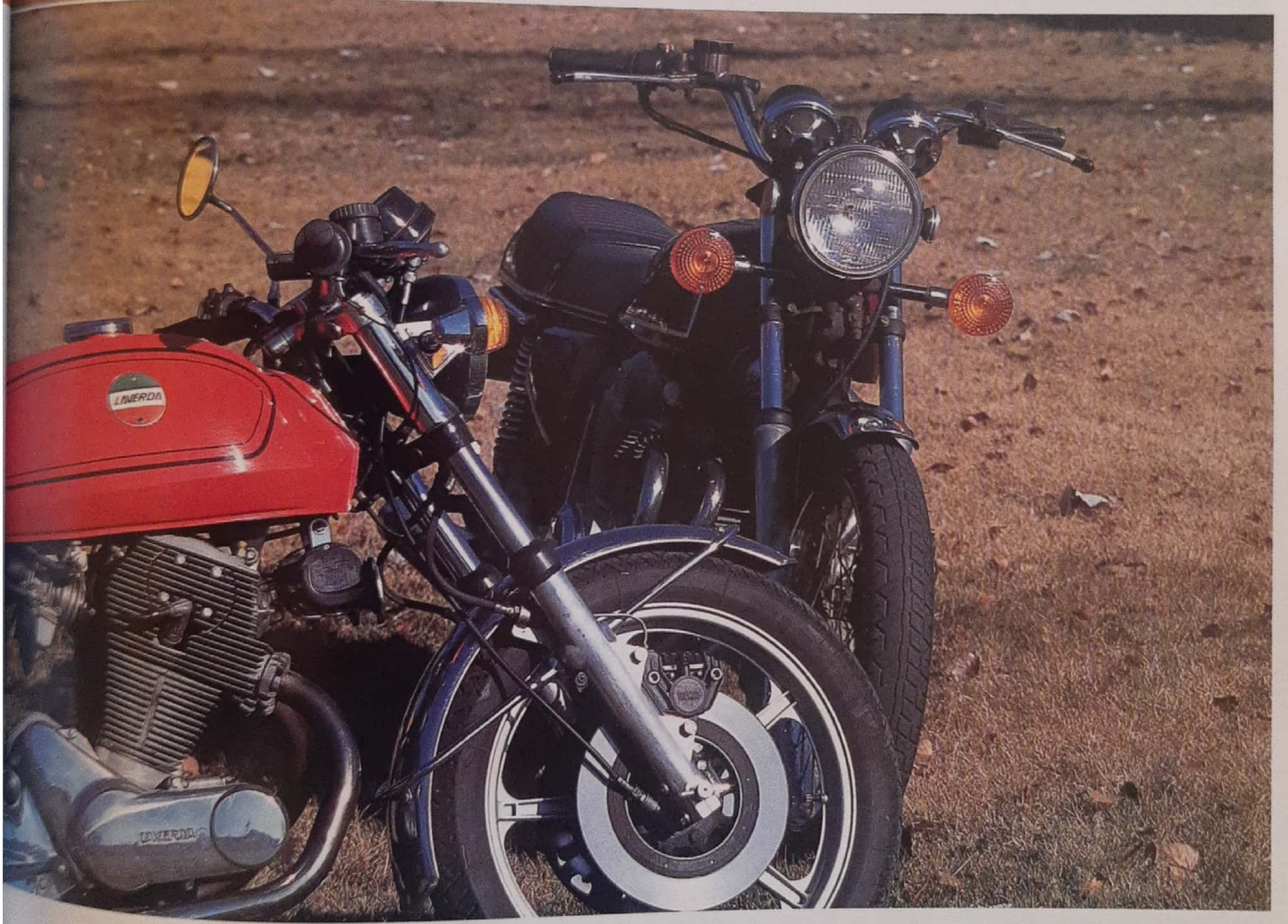
Escaneado con CamScanner



Pese a que el carácter general que ambos fabricantes quisieron dar a estas motos fuera bastante parecido, la realidad es que el conductor de la Laverda iba en una posición más deportiva y podía luchar mejor contra la fuerza del viento en cuanto que circulaba por encima de los 120-130 km/h. La deportividad de la moto italiana también se reflejaba claramente en su mejor sujeción y en unos frenos mucho más eficaces.

sulta más difícil comprar una Honda F1 que una Laverda SF3. En realidad esto no deja de ser toda una paradoja, ya que las cifras de producción de ambas máquinas están a años luz, con ventaja para las motos niponas. Pero la peculiar coyuntura española de aquellos años hace que las pocas Hondas que llegaron a nuestro país lo hicieran a través de Canarias, que gozaba (y goza) de unos privilegios fiscales que el resto de la nación no tenía. Las Laverdas, y todas las motos italianas en general, merced a la apertura hacia Europa, vinieron a España en un número considerable.

Esta extraña circunstancia hace que ambas máquinas se encuentren en el mercado a unos precios muy similares,



desde las 3.000-3.500 rpm, y continúa vibrando hasta la línea roja. Son unas vibraciones molestas, no de violentas, pero sí incómodas en trayectos largos.

En los años setenta las Laverdas tenían fama de máquinas poco fiables. Pero la verdad es que en aquellos años de alboroto social muy pocas motos tenían fama de fiables. Alfonso Serrano, el propietario de las dos protagonistas de esta comparativa, ha realizado bastantes recorridos con la Laverda y nunca ha tenido problemas mecánicos. A lo mejor esta mala fama en realidad no tenía ningún fundamento real.

Mercado

Honda CB 750 F1	★★★
Laverda 750 SF 3	★★★★

Si nos atenemos al mercado nacional podremos encontrarnos con que reentre las 200.000 y las 500.000 pts. Pero a la hora de reparar una de estas dos máquinas, las ventajas se decantan claramente por la Laverda. Si bien las piezas de esta pueden resultar más difíciles de hallar, sus precios suelen ser asequibles. Las de Honda, (y hablamos de cualquier clásica) son muy caras. El silencioso, por ejemplo, de esta F1, cuesta 80.000 ptas. Así que cuidado con las cuentas a la hora de plantearse una restauración. □

Escaneado con CamScanner

Borgward Isabella Coupé

Proyecto de restauración

Este coche, conservado siempre en la familia de su propietario, es uno más de casa. Pero los años no pasan en balde, el viejo amigo está deteriorado y ha llegado el momento de devolverlo a su lozanía original y recuperar de este modo algunas sensaciones y algunos días de la lejana infancia...

Carlos Mosquera (texto). Pacheco (fot

Este coche se presentó en los salones del año 1956 y comenzó a comercializarse a partir del año 1957 con la denominación Isabella TS, en tres modelos diferentes: TS, TS de lujo y Coupe. También se comercializó una versión de tipo familiar, bajo la denominación Combi que montaba un motor con menos caballos (60). El vehículo se vendió hasta el año 1962 en que Borgward quebró y sus instalaciones fabriles fueron trasladadas a México, aunque este modelo no se volvió a fabricar. En su época, se advirtieron ciertos problemas de adherencia, ocasionados por el diseño de la suspensión independiente, que provocaba una tendencia a irse de zaga. El motor era sin duda lo mejor del coche, con sus válvulas en cabeza inclinadas y, pese a su tamaño relativamente pequeño (1.493 cc), era el más rápido de su gama, con una potencia de 75 CV, capaz de alcanzar los 150 Km/h.

Un coche como este, completo y original, aunque deteriorado por haber pasado varios años durmiendo a la intemperie, es candidato razonable para su restauración. No obstante, analizar el estado de los distintos órganos con detenimiento, es condición necesaria si queremos evitarnos sorpresas y dificultades de última hora. Un primer paso puede ser tratar de poner en funcionamiento el motor para ver si existe alguna avería interna que desconozcamos. Aunque sabemos, por su propietario, que el motor funcionaba cuando dejó de utilizarse, puede, por ejemplo, haberse agarrotado a causa de la humedad u otros factores. Descartamos esta posibilidad movien el motor a mano que gira libremente demos aprovechar este momento p verter aceite limpio de motor a través los orificios de las bujías). También es dato afortunado que encontremos el diador y el circuito de calefacción montados a causa de una reparación terior, de este modo tenemos la gara de que el circuito de refrigeración motor ha estado protegido de la co sión y de las heladas.

Para arrancar el coche, revisar el estado del tanque de gasolina aconsejable vaciarlo y limpiar los de sitos y adherencias que pueda ha en su interior (ya hemos dicho en a riores ocasiones que, si el deterior es muy grande, podemos limpiarlo zado piezas metálicas que pultan e

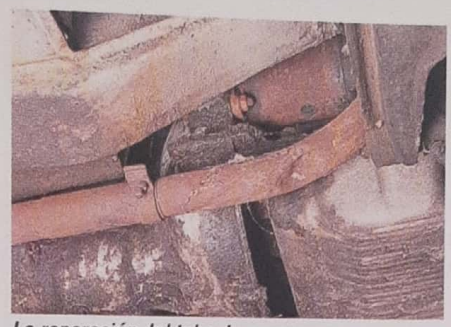
Escaneado con CamScanner

Antes de intentar arrancar el motor conviene vaciar y limpiar el depósito de la gasolina.

La dirección es uno de los aspectos fundamentales que no podemos de atender cuidadosamente en nuestra restauración.

Como siempre insistimos en la necesidad de renovar estas viejas cubiertas que podrían darnos algún susto.

El diseño de los estribos de este coche (vueltos hacia fuera) los hace especialmente vulnerables al óxido.

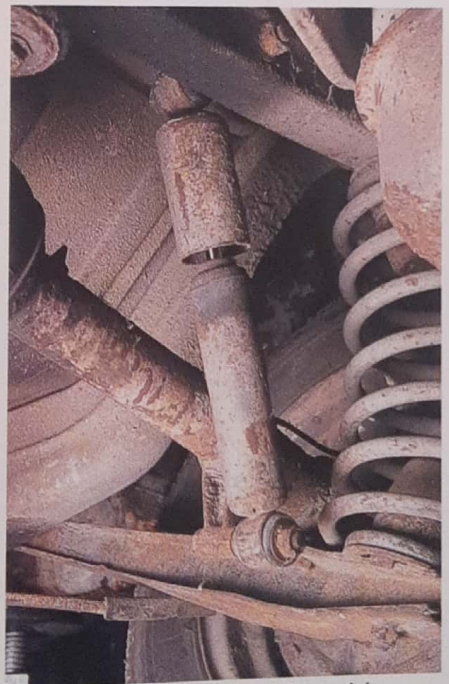


La reparación del tubo de escape es imprescindible. En la foto se aprecia el estado de la salida de los colectores

Todas las gomas del coche se han deteriorado por el tiempo pasado a la intemperie. Esta rótula deberá ser sustituida o reparada.

terior por frotamiento al agitar el tanque). Revisamos el estado de las conducciones, renovando los manguitos de goma que puedan estar deteriorados. Podemos comprobar el funcionamiento de la bomba de gasolina extrayéndola de su alojamiento y pulsándola a mano, si no funciona podemos sustituirla provisionalmente por una bomba eléctrica de pequeño tamaño de las muchas que encontraremos en cualquier casa de recambios. Una vez asegurada la llegada de gasolina hasta el carburador (debemos verificar que está limpio, la mariposa se mueve libremente y no tiene ningún cuerpo extraño en su interior) pasamos a comprobar el circuito de encendido.

Como el coche no tiene clausor podemos hacer una toma directa desde el positivo de la batería (en este modelo de 6V) hasta la entrada de la bobina. Con ayuda de una bombilla verificamos que hay corriente a la salida de la bobina y en el polo de entrada del distribuidor. Levantamos la tapa y comprobamos la limpieza de todo el conjunto, abrimos con un destornillador los platinos y verificamos la chispa. Sustituimos las bujías, cambiamos el aceite y el filtro y todo esta listo para que el motor arranque. Si esto afortunadamente ocurre, no perdamos de vista el medidor de la presión de aceite que debe subir normalmente y no olvidemos que el circuito de refrigeración está desmontado, por lo que debemos parar el motor en cuanto hayamos realizado las



La suspensión trasera independiente daba ciertos problemas de adherencia a este coche. Será fundamental revisar el estado de los fuelles de suspensión.

comprobaciones necesarias.

Guarnecido: El desmontaje y posterior restauración de las piezas de la guarnición nos absorberá una parte importante del presupuesto. Tras revisar el estado de la tornillería de sujeción de estos elementos (muy oxidada), hemos estimado el tiempo de desmontaje del conjunto en unas sesenta horas, siendo posible que se rompan algunas piezas que posteriormente haya que reparar o sustituir. La reparación de las piezas cromadas no será sencilla ya que algunas (los paragolpes sobre todo) se encuentran en un grado importante de deterioro. El conjunto de perfiles y gomas debe ser renovado por completo, incluyendo los perfiles de plástico blanco que ajustan las aletas (para cambiarlos será necesario el desmontaje de las mismas). En el proceso de renovación de los elementos de la guarnición encontraremos mil dificultades que a la larga constituyen el grueso del tiempo de restauración: ajuste de las cerraduras, de los mecanismos de alzado de los cristales, sustitución de cables bowden, etc. Este capítulo es el que elevará el coste de la restauración, siendo muy difícil precisar de antemano los problemas que encontraremos y el tiempo que necesitaremos para resolverlos. Además, por completo que se encuentre el coche, todos sus elementos están en un grado de deterioro similar, y en esta fase, al renovar algunos de ellos, resalta el deterioro de los demás (por ejemplo, los tapacubos están muy viejos pero en el conjunto del coche no llaman la atención, ¿montaremos estos mismos tapacubos una vez que el coche esté pintado y reparado?). Por ello, en este capítulo hay que sumar el coste de todas las piezas que al realizar el montaje no nos satisfagan plenamente, un cristal arañado, una parábola de faro oxidada, una insignia agrietada, etc.

Carrocería: El mayor problema de estos coches reside en el complejo diseño de los estribos que sobresalen pa-

Escaneado con CamScanner

Ficha técnica

Borgward Isabella coupé

MOTOR

Posición: delantero longitudinal.

Diámetro x carrera: 75 x 84,5 mm.

Cilindrada: 1.493 cc.

Distribución: árbol de levas lateral movido por engranajes, válvulas en culta accionados por varillas y balancines.

Refrigeración: líquida

Alimentación: carburador invertido.

Potencia máxima: 75 CV.

TRANSMISIÓN

Tipo: a las ruedas traseras.

Embrague: monodisco en seco.

Cambio: 4 velocidades sincronizadas y m.a.

Grupo: 3,90:1.

BATIDOR

Suspensión delantera: por palancas triangulares en trapecio, resortes helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora.

Suspensión trasera: semiejes oscilantes con resortes helicoidales y amortiguadores telescópicos.

Frenos: 4 tambores.

Dirección: de tornillo, palanca y leva.

DIMENSIONES

Batalla: 2,60 m.

Vías del./tras.: 1,34/1,36 m.

Largo x ancho x alto: 4,39 x 1,72 x 1,35 m.

Depósito: 46 litros.

PRESTACIONES

Velocidad máxima: 150 km/h

Aceleración 0-100 km/h.: 19 seg.

ra estilizar los costados. Con ello se favorece la acumulación de agua si no se presta mucha atención a la limpieza de las vías de drenaje y de los cromados que adornan la zona. En caso de que aparezca óxido, habrá que revisar cuidadosamente, no sólo el estribo exterior sino también el lateral interior y la zona de unión con el piso. Si el agua ha entrado en el habitáculo, a través de los cristales o sus gomas, es muy posible que, también, los pisos aparezcan podridos. En el caso de esta unidad, hemos estimado el tiempo de reparación de la chapa en unas ciento veinte horas.

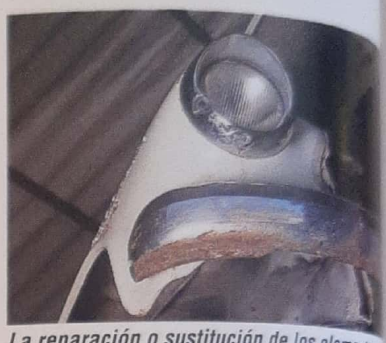
Pintura: Es otro capítulo a tener en cuenta, ya que en este caso, la prolongada exposición a las inclemencias, ha hecho que la pintura se haya agrietado, desprendiéndose de su soporte y favoreciendo la oxidación superficial de la chapa. Es por ello que la pintura vieja del coche no nos puede servir de base (como sucede en otros casos) para la aplicación de la nueva, sino que habrá que eliminarla y realizar un tratamiento para eliminar la corrosión superficial y evitar que vuelva a aparecer. Todo ello representa costes importantes en horas de trabajo y en materiales.

Mecánica: Tres son las partes fundamentales en las que, por depender de ellas la seguridad en el uso del vehículo, no se deben escatimar fondos ni dedicación: la dirección, la suspensión y los frenos. Al revisar esta última encontramos que es necesario restaurar la caja de dirección y cambiar el juego completo de rótulas, también conviene reparar el reenvío. Esta partida puede añadir unas dieciocho horas a nuestro presupuesto además del juego reparación de la caja y las otras piezas. En la suspensión, deben sustituirse las rótulas inferiores y superiores, las gomas de tope, el juego de gomas de la barra de torsión, los amortiguadores y los soportes del puente delantero, también habrá que sustituir los guardapolvos del diferencial. Desmontando ambos puentes en su totalidad para su restauración estética esta partida puede suponer unas cincuenta horas de trabajo. También se requiere,

Aunque el motor parece estar en buen estado, habrá que revisar todos sus componentes.

Otra partida en la que no debemos ahorrar dinero. Después de diez años sin funcionar, el circuito debe ser revisado y renovado por completo.

El puente delantero está suspendido de tacos de goma que será necesario sustituir. Es conveniente revisarlo en busca de torceduras producidas por antiguos golpes.



La reparación o sustitución de los elementos cromados será una de las partidas fuertes de nuestro presupuesto.

La voz de su Amo

Parece mentira que un coche pueda llevar tantos recuerdos ligados a él. Hace ya muchos años, cuando yo era estudiante, y no precisamente por bueno, tuve que quedarme interno mientras mi familia se iba a la playa. Recuerdo como todos los fines de semana esperaba la llegada de mi padre para que me llevara con ellos, y como transcurrían las horas, nosotros dos solos en aquel coche, oyendo el rugir de su motor volando a 140km/h. Recuerdo la tristeza que me entró cuando mi padre decidió venderlo y la alegría cuando, después de mucho insistir, me dijo que sería para mí. También, cuando hace tiempo, mi hermano y yo decidimos emprender la tarea de restaurar a nuestro viejo amigo, dejándolo peor de lo que estaba pero pasando unos ratos maravillosos. Hoy, por fin está en buenas manos y yo veré a verle volando por esas carreteras despertando admiración y curiosidad.

Carlos Paleo

Escaneado con CamScanner

El tiempo pasado a la intemperie también ha dañado la pintura y el exterior de la chapa, será necesario eliminarla y preparar cuidadosamente las superficies metálicas antes de aplicar la nueva capa.

Las maderas del salpicadero, ya desmontadas y listas para su reparación, una vez terminadas se encargarán de mejorar notablemente el interior del coche.

La tapicería presenta un estado en el que con un buen trabajo de limpieza y tratado aún pude salverse.

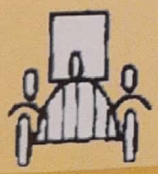
La revisión del circuito eléctrico y del tablero de mandos también supondra bastantes horas de trabajo.

por supuesto, la sustitución de los aceites y grasas. Los frenos deben repararse en su totalidad, sustitución de la bomba, latiguillos y ferodos de las zapatas. Apuntemos otras veinte horas para esta partida. Además será necesario reparar el circuito hidráulico del embrague (recomendamos la sustitución de bomba, bombín y latiguillo), el tubo de escape y los tensores del freno de mano.

A todo esto hay que añadir una necesaria revisión del motor que en el mejor de los casos incluirá necesariamente: ajuste de taqués, regulación del carburador, puesta a punto del encendido, sustitución de juntas, de bomba de gasolina, de tuberías y manguitos de agua, de correas y filtros, etc.

Otras partidas que no debemos olvidar y que seguirán sumando ceros a nuestro presupuesto son: la sustitución de las ruedas, la tapicería (incluido el techo) y las maderas del interior, la revisión del circuito eléctrico, montaje del claxon, revisión del cuadro y de los mandos del salpicadero, etc.

Un proyecto bonito, pero costoso y complicado, será preciso disponer de tiempo, de paciencia y de medios, pero sin duda el fin justificará el esfuerzo. □



III FERIA DE MUESTRAS

"Ejes Paralelos" ® 2002

25, 26 y 27 de Enero del 2002

GRAN FERIA®

COCHES, MOTOS ANTIGUAS Y CLÁSICAS DE ANDALUCÍA.

PIEZAS DE REPUESTO Compra y Venta

Adiós a la Peseta

Parque Temático del Anís

Paraje Viña de Porras, s/n
14960 RUTE (Córdoba)
Tlef.: 957 533 583 - 608 75 70 76

Feria Oficial de la Junta de Andalucía
Gran éxito de la Edición anterior
Primera del Circuito Europeo

Escaneado con CamScanner

Por J. A. Aldasoro
(documentación Fundación Ru

Fiat Nuova 500 F

Adquirí un Fiat 500 en Italia y pensamos conservarlo. Su número de bastidor es 1563128 y la fecha de matriculación, 1-1-1967. En la ficha técnica aparece *Fiat 110 F Berlina 500* como denominación del coche, mientras que en el de propiedad aparece *Fiat 500 D*. ¿Por qué esta diferencia? ¿Corresponde el bastidor con el modelo? ¿Cuántas unidades se importaron? ¿Por qué no lo fabricó Seat? ¿Hay algún club Fiat en España?

Federico Mosconi. Esparraguera (Barcelona).

El Fiat 500 se presentó oficialmente el 4 de julio de 1957 en Turín. Mientras, en España, Seat estaba a punto de lanzar el 600, y apenas se planteó la fabricación del 500, porque consideraba que la demanda de utilitarios ya estaba cubierta con el seiscientos. Su presencia en España fue testimonial, pues era época de grandes limitaciones a la importación. El número de bastidor 1563128 de su coche corresponde a un Fiat Nuova 500 F de 1967. Ese año se construyeron en la factoría de Turín un total de 232.855 ejemplares de la versión F. Entre 1965 y 1967, su denominación completa era de Fiat Nuova 500 F, mientras que a partir de 1968, fecha de lanzamiento del 500 L, pasaría a llamarse sólo 500 F, con el fin de racionalizar la gama 500. La inscripción como Fiat 110 F hace referencia al tipo de motor equipado: un bicilíndrico trasero, con válvulas en cabeza, 499,5 cc y 18 CV a 4.600 rpm. Este motor impulsó a todos los 500 fabricados entre 1965 y 1972; tanto los 500 F, como los 500 L. El 500 D (técnicamente Nuova 500 D), se fabricó de 1960 a 1965, es decir, inmediatamente antes que el F. Éste incorporaba el motor 110 D, de igual cilindrada que el 110 F, pero con un diagrama de distribución más «tranquilo» y con menos potencia (17,5 CV DIN a 4.000 rpm). Puede identificarse por ser el último 500 con apertura de puertas a contraviento.

En España no hay de momento ningún club dedicado al Fiat 500. En otros países como Alemania, Italia, Austria, Reino Unido, Suiza, Francia, Bélgica, Holanda y Hungría sí trabajan diferentes organizaciones.

***Motor:** bicilíndrico en línea. **Cilindrada:** 499,5 cc. **Diámetro x carrera:** 67,4 x [illegible] mm. **Relación de compresión:** 7,1:1. **Potencia:** 18 CV DIN a 4.600 r[illegible]. **Cambio:** 4 relaciones. **Frenos:** de tambor. **Batalla:** 1,84 m. **Largo x ancho x alto:** 3,02 x 1,3[illegible] x 1,32 m. **Velocidad máxima:** 95 km/h. **Unidades:** 2.272.092 (Fiat 500 F/L). **Período de fabricación:** 1965-1972. **Cotización:** 3.600 euros. **Precio en la época:** 520.00[illegible] Liras (1970).*

Unipower GT

Recuerdo un coche que ganó algunas carreras en cuesta a finales de los sesenta en España. Era un Unipower 1300, modelo de 1966. Me acuerdo que Ramón Brunells corría con él y que equipaba un motor Cooper, palanca de cambios a la izquierda, carrocería de fibra de vidrio y que cubría 400 metros en 14 segundos. ¿Es posible que el coche aún circulase por España? ¿Se importaría alguno más?

José M. Aguilar Borras. Barcelona.

Andrew Hedges, piloto de B.M.C., fue fundador de la firma Unipower. La idea de Hedges era diseñar un automóvil aerodinámico, para sacar el mayor partido a motores de escasa cilindrada, como el 1.275 cc del Mini. Efectivamente, este coupé de dos puertas y dos plazas iba prácticamente pegado al suelo (su altura era de apenas un metro). El primer ejemplar que compitió, lo hizo en los 1000 km de París de 1966 y al volante iba el polaco Adan Potocki. Causó gran admiración, a pesar de que la transmisión no aguantó los 125 CV del motor. Otros puntos débiles del coche eran, la tendencia del tren delantero a elevarse cuando rodaba a altas velocidades y el pequeño diámetro de las llantas, de apenas 10 pulgadas. Además de acoplar los motores BMC (998 y 1.275 cc), se trabajó con la mecánica de litro y medio del Ford Cortina GT. En el Reino Unido se construyeron apenas 75 unidades del 1300 GT, y como es lógico, a España llegaron muy pocas, únicamente se matricularon siete Unipower: 3 en 1967 (2 en Barcelona y 1 en Madrid), 3 en 1968 (1 en Madrid y 2 en Vizcaya) y 1 en 1969, registrado en Madrid con la placa M-778776. Ignoramos cuántos pueden sobrevivir, si alguno lo hizo, y el paradero del ejemplar de Ramón Brunells. Quizás esta carta levante la liebre y nos lleguen buenas noticias en breve.

***Motor:** 4 cilindros en línea. **Cilindrada:** 1.275 cc. **Diámetro x carrera:** 70,6 x 81,3 mm. **Relación de compresión:** 9,1:1. **Potencia:** 80 CV a 5.800 rpm. **Cambio:** 4 relaciones. **Frenos:** discos delanteros y tambores traseros. **Batalla:** 1,778 m. **Largo x ancho x alto:** 3,530 x 1,460 x 1,030 m. **Velocidad máxima:** 190 km/h. **Unidades:** 75. **Período de fabricación:** 1966-1970.*

Escaneado con CamScanner

Seat 132-1800

Hace un año compré un Seat 132-1800 de gasolina. Es de 1975 y tiene sólo 26.000 km. Me gustaría que me respondiesen a algunas preguntas: ¿Cuáles eran su potencia y consumos? ¿Estaba blindado el habitáculo de la cabina? ¿Se le puede echar algún sustitutivo del plomo?

Luis C. Bermúdez Puga. Vigo (Pontevedra).

La gama Seat 132 se presentó en la primavera de 1973, un año después de la desaparición del 1500, modelo al que sustituiría dentro del segmento alto de la marca. Desde el principio, el 132 ocupó, junto con el Dodge 3700 GT, el vacío existente en el catálogo de coches de representación nacionales. Seat lanzó al mercado dos modelos con motores de 1.600 y 1.800 cc. El modelo comercializado en 1975 era el 132 Lujo 5 velocidades, de motor 1.800 y que desarrollaba una potencia de 105 CV a 6.000 rpm. El consumo era aquilatado, si lo analizamos desde el punto de vista de la época ,y es que un potente motor 1.800 de gasolina necesariamente ha de gastar. En el caso del 132 1800, podía oscilar entre 11-12 l/100 km en circulación por carretera; mientras que en ciudad, éste se disparaba hasta los 18. El consumo de carburante depende, en buena medida, del tipo de conducción. Si rueda a 90 km/h en quinta y sin aceleraciones bruscas, no creemos que se le desboque el gasto; pero si se lleva por ciudad en marchas cortas a tope de vueltas y saliendo de los semáforos chirriando ruedas, ocurrirá lo contrario.

El Seat 132 no recibía ningún tipo de blindaje en su cabina, al menos de serie. No obstante, podría ocurrir que algún ejemplar destinado a coche oficial hubiera sido dotado de medidas de seguridad extra y fuera blindado, total o parcialmente.

En cuanto al sustitutivo del plomo, puede utilizar cualquiera de los que están en venta en las gasolineras, aunque le aconsejamos que emplee la actual Super de 97 octanos.

***Motor:** 4 cilindros en línea. **Cilindrada:** 1.756 cc. **Diámetro x carrera:** 84 x 79,2 mm. **Relación de compresión:** 8,9:1. **Potencia:** 105 CV a 6.000 rpm. **Cambio:** 5 relaciones, o automático opcional. **Frenos:** disco, con servo. **Batalla:** 2,56 m. **Largo x ancho x alto:** 4,38 x 1,64 x 1,43 m. **Velocidad máxima:** 168 km/h. **Unidades:** 108.760 (todos los modelos). **Período de fabricación:** 1973-1978. **Cotización:** 1.050 euros. **Precio en la época:** 288.400 pesetas franco fábrica (abril de 1975).*

Land Rover Minerva

Hace poco descubrí en un pajar, un Land Rover bastante extraño. Es de chasis corto y descubierto, pero lo más raro es que las aletas delanteras terminan en cuña. Pregunté a algunas personas mayores del lugar y me dijeron que lo llamaban "Sankey", por una antigua serie de televisión. La única inscripción que lleva es Land Rover Minerva. Querría saber si Minerva actuaba como filial de Rover, qué motor llevaba, cuántos podría haber en España y si su cotización supera al clásico Land Rover.

Álvarez Cueto. Oviedo.

La firma belga Minerva comenzó a construir automóviles de turismo en1902. Sus actividades se ampliaron en 1913 con la producción de vehículos industriales. En 1951, el ejército belga convocó un concurso para sustituir los viejos Jeep militares. Minerva, en vez de presentar un diseño propio y nuevo, entabló conversaciones con Rover para ensamblar en Bélgica los Land Rover. En un primer momento, el cupo de producción fue de 2.500 ejemplares de la versión 80 pulgadas, que equipaba el motor de dos litros de gasolina. Los demás componentes eran del modelo británico inicial, aunque construidos en Bélgica, a excepción del material empleado en la carrocería. En el Minerva, ésta era de acero, mientras que en el inglés era de aluminio. Además, las aletas delanteras terminaban en cuña, la rejilla del radiador era más estrecha, el depósito de combustible, más pequeño y en la cabina sólo cabían dos personas (en el modelo militar), pues prescindía del banco corrido. En octubre de 1953, se presentó la versión civil, que permanecería en catálogo hasta 1954, cuando aparece el Land Rover de 86 pulgadas de batalla. De éste sólo se fabricaron 1.100 unidades. En 1956 expiró el contratro entre Minerva y Land Rover. Hasta ese momento, se habían fabricado sólo 9.900 ejemplares. A España llegaron muy pocas unidades. El entusiasta José Leza tiene censados ocho ejemplares.

***Motor:** 4 cilindros en línea. **Cilindrada:** 1.997 cc. **Diámetro x carrera:** 77,8 x 105 mm. **Relación de compresión:** 6,8:1. **Potencia:** 52 a 4.000 rpm. **Cambio:** 4 relaciones. **Frenos:** de tambor. **Batalla:** 2,03 m. **Largo x ancho x alto:** 3,35 x 1,55 x 1,86 m. **Velocidad máxima:** 95 km/h. **Unidades:** 7.859 (del 80"). **Período de fabricación:** 1952-1954 (80"). **Cotización:** 6.000 euros.*

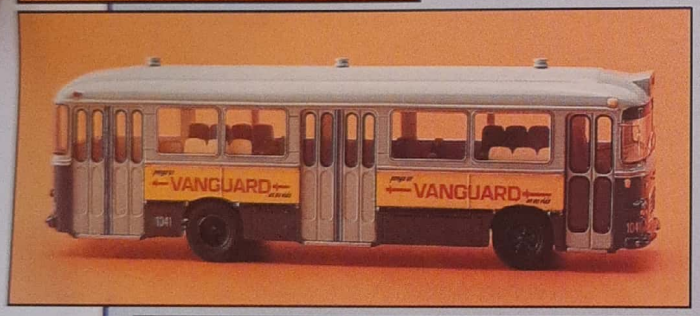
Escaneado con CamScanner

Bazar

Pegaso 5020 A Barcelona de Modeltrans

Continuando su expansión, Modeltrans, que hasta ahora sólo había realizado autobuses de la madrileña Empresa Municipal de Transportes, ALSA y otras líneas asturianas, dedica este último trabajo a Barcelona.

Entre 1961 y 1964, Tranvías de Barcelona reemplazó progresivamente los típicos Chausson de los cincuenta por un pedido de 172 unidades del Pegaso 5020 A, carrozado por Seida. Estos autobuses se caracterizaban por su motor central situado bajo el piso y sus tres amplias puertas. De las cuatro series que se fabricaron, Modeltrans reproduce la segunda, con faros dobles encastrados y ruedas de artillería. En esta miniatura



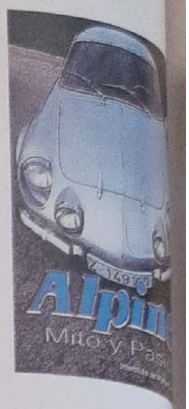
(ref.: 106), en una precisa escala 1:43, destaca el abigarrado frontal con su luna partida, los aparatosos retrovisores colgados y la definición de las molduras o los marcos de las ventanillas laterales. Recordamos como de costumbre que cada unidad va numerada y que sólo se fabricarán 300, por lo que no conviene despistarse. Teléfono y fax de Modeltrans: 985 140 346.

Igor Szumlakowski (texto). Israel Gardyn (fotos)

Biblioteca clásica

Por Cristina Laffond

Alpine. Mito y pasión



El deportivo francés creado por Jean Rédéle protagoniza estas páginas, que dan especial relevancia a la producción hecha por FASA Renault en Valladolid. Pocos son los A-108 y A-110, en sus diferentes versiones, que se conservan hoy en España, muchos han sido desguazados y otros tantos han traspasado las fronteras a países como Francia, Alemania y... Japón.

Además, dada la dificultad que existe para encontrar recambios y piezas originales de los Alpine, esta obra pretende dar un impulso a cuantos románticos y entusiastas de este deportivo están planteándose la restauración de uno de ellos aportando datos técnicos técnicos y consejos útiles.

Historia, técnica, restauración, clubes y palmarés deportivo son la parte fundamental de la información, pero con un importante apoyo gráfico que permite diferenciar bien las distintas versiones habidas, entre ellas, la equipada con el motor de 1.400 cc, desarrollada, fabricada y comercializada sólo en España. De hecho, un interés suplementario de este libro es la colaboración prestada por el ingeniero que hizo realidad el proyecto Alpine en Valladolid, Francisco Conde.

AUTOR: Jaume Segarra, Cristian Mestres.
EDITA: Interclubs del Alpine España.
TAMAÑO: 30 x 21 cm.
Nº PÁGINAS: 1
IDIOMA: Espa
ILUSTRACIONES: B/ y color.
PRECIO: 30,05

Trial. Dominio español

Hablar de trial es hacer referencia a las Sherpa T, las Cota y las Mike Andrews Réplica como las motos míticas que han hecho historia en un tipo de competición que cuenta con un buen número de seguidores en nuestro país. Todos ellos pueden encontrar en estas páginas los nombres claves de quienes han participado en estas carreras a lo largo de años, competiciones que empezaron allá por la década de los 30, si bien con características distintas a las pruebas deportivas que se celebran ahora.

Un recorrido por las creaciones de Bultaco, Montesa y Ossa, y también por las de otras menos conocidas, donde Mecatecno, J.P y MKI son sólo algunos nombres. Este detallado estudio sobre una modalidad deportiva tan dura como atractiva se completa con buenas ilustraciones y una amplia relación de datos técnicos acerca de la mecánica que equipaba cada modelo y las mejoras introducidas en versiones posteriores.

AUTOR: Francisco Herreros.
EDITA: Moto Retro.
TAMAÑO: 28,5 x 22,5 cm.
Nº PÁGINAS: 246.
IDIOMA: Español.
ILUSTRACIONES: B/N y color.
PRECIO: 30,05 €.

Escaneado con CamScanner

EL DESVAN DEL AUTOMOVIL, S.L.

Apdo. 5189 – 28080 MADRID • Tel./Fax: 914 743 285 • Tel.Móvil: 609 258 628

Recambios y accesorios para coches Clásicos.

¡¡¡MAS DE 20.000 REFERENCIAS!!!

ESPECIALIDAD y novedades en:

SEAT 600: MASCOTAS PARAGOLPES ANTIGUO, PULSADOR LAVAPARABRISAS, OPTICAS D, MOLDURAS, CEJILLAS, MANECILLAS D/E/ ELEVALUNAS, BISAGRAS , TOPES GOMA, ALFOMBRAS, ELEVALUNAS, MANDOS LUCES, PILOTOS, GUIAS ELEVALUNAS

RENAULT 4X4: BAJOS, CARTONES, PIEZAS FRENOS, TURBINA BOMBA, QUITASOLES, HAROS CALEFACCIÓN FASA, JUNTAS MOTOS, GOMAS, ESCAPES

R-8/10: CULATA, EMBLEMAS, TAPACUBOS, ETC.

CITRÖEN 15 y 11 LIGERO: FALDONES, BAJOS, PIEZAS FRENOS, EMBRAGUE DIAFRAGMA, EQUIPO MOTOR, RTC.

FIAT, LANCIA Y ALFA ROMEO: TULIPAS, MANDOS, FRENOS, CABLES, AFORADORES, GOMAS, EMBLEMAS, MANECILLAS, PARAGOLPES, CHAPA, ETC

2 CV: PARRILLAS, FAROS CROMADOS, GOMAS, ETC.

MINI: PARRILLAS, TULIPAS, CHAPA, ETC.

ENERO: ¡¡¡ MES DE LOS LIMPIAPARABRISAS y DEL CITROEN 2 CV Y RENAULT 8¡!! . CONSULTE OFERTAS.

OFERTONES DEL MES: ¡¡¡MINI: JUNTAS PARABRIS/ LUNETA, MANECILLAS Y TULIPA TRAS. MK II¡!!.

ESTE INVIERNO: **¡¡¡¡¡¡¡ ESPECIAL INGLATERRA !!!!!!! :**

Ejemplos: BOMBINES FRENOS MINOR, SPRITE, MIDGET, MG B, TR 6 y 7, SPITFIRE, STAG y MINI, 1000-3000 PTS/UNIDAD; LATIGUILLOS SPITFIRE y MINI, 1000 PTS; BOMBA, MORRIS 1100, MINOR, MINI, MG B, MIDGET, SPITFIRE, HERALD, TR 6 y 7, 2500-9000 PTS AFORADORES DE GASOLINA MINI, MG B, MIDGET, TR 7, SPITFIRE, JAGUAR XJ 6/12, XJS, 2250-3500 UNIDAD; CABLES MINI , MG B Y MIDGET, 1000-2750 PTS/UNIDAD Y ¡¡¡MUCHO MAS!!!

TAMBIEN PIEZAS AUTOBIANCHI, ALFA ROMEO INNOCENTI, RENAULT DAUPHINE, CARAVELLE/FLORIDA, AUTHI, SIMCA, MERCEDES, SEAT 1400/1500, 124 y 850 (TODOS), BOCANEGRA y CITROEN TIBURON. DE ESTOS CONSULTAR NOVEDADES.

¡¡¡EN RETROMOBIL (MADRID) HAREMOS LAS MAYORES OFERTAS DE NUESTRA HISTORIA !!!!

GUIAS DE RESTAURACION: Nº 1 RENAULT 4x4, Nº 2 CITRÖEN TRACCION (4 Cil), Nº 3 SEAT 600 Y 600 D . PROXIMO Nº 4 MINI (Reino Unido). ¡¡¡ EN ESPAÑOL!!! (TEL 636320358)

NOVEDAD: BANDAS BLANCAS PARA NEUMATICOS. ¡5000 PTS JUEGO!

NOTA: LOS PRECIOS ANUNCIADOS NO INCLUYEN IVA NI PORTES. VALIDOS HASTA FIN DE MES

Escaneado con CamScanner

Creando afición

II Classic Regularitat 2001

J.M. Companys (texto). MPIB (fot

La segunda edición del Classic Regularitat en Cataluña, con siete pruebas en el calendario y regida según normativa FIVA-FEVA, ha consolidado el esfuerzo de varios clubes catalanes, así como la afición de un buen número de participantes a esta atractiva especialidad.

En marzo se inició la temporada con el Rallye Gironella, donde los cuarenta participantes inscritos efectuaron dos vueltas a un bello recorrido en el que se habian incluido ocho tramos de regularidad. En categoría F, los tres primeros clasificados fueron Andreu Miró-Victoria Romagosa, Jaume Tobella-Alex Santacatalina y Cristian Marin Sr. y Jr., todos ellos con Porsche 911; mientras tanto, en la categoría G dominaron Josep M. Companys-Joana Oliva (Fiat 124 Spider), Guillem Salvadó-Marta Salvadó (Citroën DS 23) y Ricard Opiso-Mª Dolors Salleras (Porsche 911).

Abril llegaba con una prueba en Tortosa, y a pesar de la coincidencia con el Gran Premio de F1 en Montmeló, se dieron cita veintiún clásicos. Después de 190 km y seis tramos de regularidad, en la categoría F vencieron Cristian Marín Sr. y Jr., seguidos de Juan Luis Alvarez-Mercé Fabregat, ambos con Porsche 911, y en 3ª posición quedaron Gabriel Milian-Jaume Comellas con MG B. En la categoría F, repitieron primer puesto Josep M. Companys-Joana Oliva y segundos fueron Ismael Villalba-Jordi Coll, con R 8 TS. La tercera plaza fue para Antoni Rafat-Ramon Casafont, con MG B GT.

En mayo hubo rallye en Osona, donde se dieron dos vueltas a un bucle con tres tramos de regularidad, los famosísimos "La Trona", "Alpens" y "Costa dels Gats". Con el rodaje de las dos pruebas anteriores, todos afinaron muchísimo y las diferencias fueron mínimas. Resultaron vencedores en categoría F Jaume Tobella-Alex Santacatalina, segundos Cristian Marín Sr. y Jr., ambos con Porsche 911, y terceros Toni García-Teresa Dordal (Volvo 122 S). Mientras, en categoría G encontramos en primer lugar a Robert Torres-Ferran de la Fuente (Triumph Spitfire), segundos Alex Revoltós-Marc Gubau (Mini Cooper) y teceros Ricard Opiso-Mª Dolors Salleras (Porsche 911).

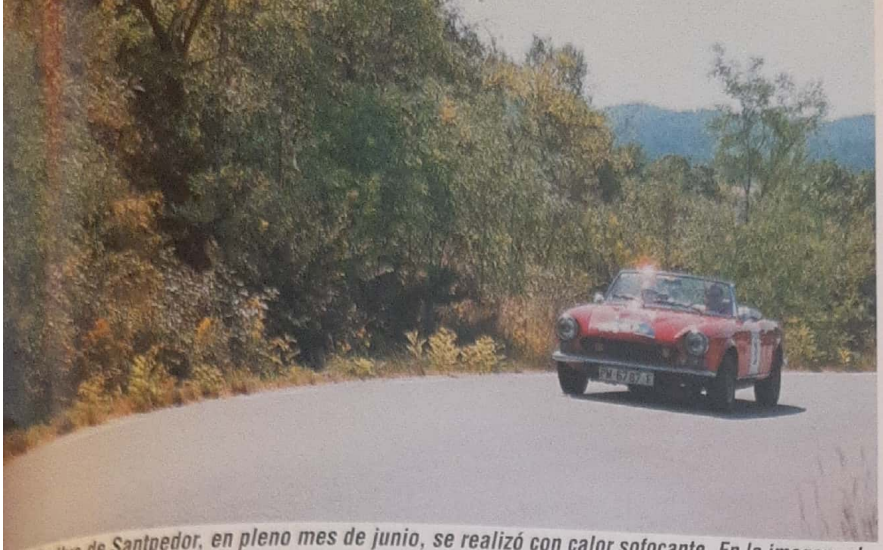
Con un calor asfixiante tanto para mecánicas como participantes, en junio se celebró otra prueba en Santpedor con treinta inscritos, sustituyendo al rallye del Baix Empordà y última prueba antes del verano. Dieron dos vueltas a los tramos de Sta. Mª d'Olo, Prats de Lluçanes y Santpedor, quedando clasificados en la categoría F Jaume Tobella-Alex Santacatalina y Cristian Marín Sr y Jr primeros y segundos, respectivamente. Terceros fueron Marcelí Martí-Oriol Sans, con un trucadísimo Seat 600. Y en categoría G repitieron triunfo Robert Torres-Fdo. de la Fuente, seguidos de Josep. M. Companys-Joana Oliva y Joan Serra-Jaume Serra (Seat 124 Sport).

A finales de septiembre y con tiempo inseguro, 44 participantes tomaron la salida en el VII Cooper Ral·li de l'Anoia, entre los cuales cabe destacar la participación de la única moto en toda la temporada

Una numerosa participación, tan entusiasta como variada, ha distinguido a las siete pruebas celebradas en 2001 dentro de este II Clàssic Regularitat.

Meritoria la actuación de Miguel Vives, quien a lomos de su Bultaco Metralla consiguió terminar cuarto en el Cooper Rallye L'Anoia.

Escaneado con CamScanner



El Rallye de Santpedor, en pleno mes de junio, se realizó con calor sofocante. En la imagen, el Fiat 124 Spider de Companys-Oliva, segundos en Santpedor y vencedores a final de año en la categoría G.

Calentando motores

III Clàssic Regularitat 2002

La edición 2002 ya está en marcha y aquí tenemos el calendario provisional:

- 16 de marzo, Gironella (Escudería Gironella)
- 27 de abril, Tortosa (Escudería Cucafera Rácing)
- 18 de mayo, Osona (Escudería Osona)
- 29 de junio, Santpedor (Moto Club Manresa)
- 28 de septiembre, Cooper Anoia (Club Mini Cooper)
- 19 de octubre, Tardor (Escudería St. Hilari)
- 9 de noviembre, Clàssic 2000 Viratges (Clàssic Motor Club del Bages)

da, Miquel Vives con su Bultaco Metralla, que acabó en una meritoria cuarta posición scratch. La clasificación en grupo F quedó de la siguiente forma: 1º, Andreu Miró-Victoria Romagosa; 2º, Jaume Tobella-Alex Santacatalina, y 3º Marcelí Martí-Carles Datsira. En grupo G, 1º Joan Serra-Jaume Serra (Seat 124 Sport), 2º Xavier Foix-Andreu Artés (R 8) y 3º Josep Morera-Oriol Morera (R 8 TS).

Ya en octubre y con 23 inscritos se celebró el IX St. Hilari Clàssic Tardor, con primera vuelta en seco y la segunda, mojada de verdad. Se suspendió el último tramo a causa de un incendio en un túnel del Eix Transversal. El recorrido se realizó en la zona de Guilleries, marco de numerosos tramos de rallyes del Mundial. A pesar de la climatología, los participantes disfrutaron de lo lindo, con los siguientes resultados: Categoría F: 1º, Andreu Miró-Victoria Romagosa, 2º, Jaume Tobella-Alex Santacatalina, 3º, Cristian Marín Sr y Jr. En categoría G, 1º, Alexandre Revoltós-Marc Gubau (Mini Cooper 1300), 2º Josep M. Companys-Miquel Vives, (Fiat 124 Spider), y 3º Josep M. Portús-Manel Portús (Porsche 911).

La última de la temporada, el IV Clàssic 2000 Viratges, discurrió por tierras manresanas bajo una intensa lluvia, con 27 participantes y un nivel muy alto. Prueba de ello es que en la tercera posición de la categoría G empataron tres equipos, y los tres (Companys, Portús y Carbonell) desempataron por ceros a favor de Companys-Oliva. Segundos quedaron Opiso-Salleras (Porsche 911) y vencieron una vez más Alexandre Revoltós-Marc Gubau, con Mini Cooper 1300. En categoría G, repetición de podio del Cooper Ral·li Anoia.

En resumen, una temporada en la que los participantes y los distintos organizadores han ido subiendo el nivel del certamen, quedando la clasificación final como sigue:

Categoría F:

1º Andreu Miró-Victoria Romagosa, Porsche 911. 4 primeros y dos quintos.

2º Jaume Tobella-Alex Santacatalina, Porsche 911. 2 primeros, 3 segundos y un quinto.

3º Marcelí Martí-Carles Datsira, Seat 600; 2 terceros, 1 cuarto, 2 sextos y 1 undécimo.

Categoría G:

1º Josep M. Companys-Joana Oliva, Fiat 124 Spider, 2 primeros, 2 segundos y 1 tercero

2º Alexandre Revoltós-Marc Gubau, Mini Cooper 1300; 2 primeros, 1 segundo, 1 quinto, 1 décimo y 1 undécimo.

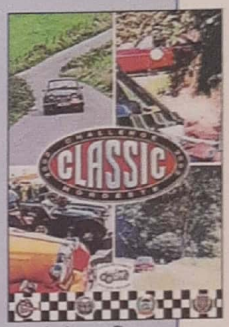
3º Ricard Opiso-Mª Dolors Salleras Porsche 911, 1 segundo, 2 terceros, 1 cuarto, 1 sexto y 1 octavo.

Breves

Trofeo Cuatro Estaciones

El Club Amigos del Renault 4/4 tiene previsto organizar para este año el Trofeo Cuatro Estaciones de regularidad para clásicos, consistente en cuatro pruebas en las siguientes fechas:
23 de febrero: Rallye de Invierno.
20 de abril: Rallye de Primavera.
22 de junio: Rallye de Verano.
26 de octubre: Rallye de Otoño.
Para más información, contactar con el club en su dirección, C/ Virgen de las Viñas, 1. 28031 Madrid, o en el teléfono 91 332 78 69.

Challenge Classic Noroeste



Cuatro entidades de Asturias, Galicia y León, la Peña Motorista de Asturias, el Círculo del Motor Leonés, la Escudería Automóviles Clásicos de Ourense y la Escudería Gallega de Clásicos Deportivos, han organizado para este año una challenge especialmente atractiva, con siete pruebas a celebrar:
2-3 febrero: I Rallye del Descubrimiento Bayona 2002.
27 abril: II Rallye La Cabrera-La Bañeza.
1-2 junio: VIII Rallye de Ourense.
24-25 agosto: VIII Rallye Principado de Asturias.
28-29 septiembre: III Rallye Ciudad de León.
19 octubre: VIII Rallye Hipercor.
16-17 noviembre: VIII Rallye a las Rías Bajas.
Cualquiera de las entidades citadas puede dar más información e inscripciones.

Los VW, en Tossa

Como en sus mejores tiempos, la concentración de Tossa de Mar, en plena Costa Brava, ha retomado su rumbo para disfrute de los ocupantes de los ochenta VW que acudieron. Con el otoño recién comenzado, esta concentración, organizada por Amics del Volkswagen de Catalunya gracias a la afición de Marcel y Marquitos y la colaboración del Moto Club Tossa de Mar, tuvo ocupados a los participantes durante las dos jornadas, en pruebas tan variadas como un recorrido con road-book, baile nocturno, pruebas de aceleración y habilidades, o trompos en el campo de fútbol.

Escaneado con CamScanner

De primera

I Rallye Rías Altas

Organizado por la renacida Escudería Centollo, se celebró el 20 de octubre este Rallye Ciudad de La Coruña de Clásicos Deportivos, I Rallye Rías Altas de regularidad. Esta prueba contó con la presencia de 33 equipos procedentes de toda Galicia, Asturias y Portugal, en una jornada que comenzó con la concentración de los clásicos en la Plaza de María Pita. A las 11 h tomaban la salida de una primera etapa de 157 km que discurría por las reviradas carreteras de la Costa da Morte, zona agreste y de singular belleza al borde de violentos acantilados. La etapa se fue endureciendo según el tiempo se extremaba, con meta en Vimianzo y estupendo tentempié ofrecido por el Ayuntamiento de esta bella localidad.

Con el estómago contento y la siesta pendiente comenzaba la segunda etapa, con 119 km y cuatro tramos por las comarcas de Soneira, Xallas y Bergantiños. Esta zona resultó tremendamente selectiva, pues los cruces y referencias se solapaban constantemente, todo ello acompañado de una climatología cambiante que no permitía relajarse un momento. Hacia las 19 h llegaban los equipos al punto de partida, después de una dura jornada que tendría como vencedores al equipo Gilsanz/Vázquez (Mini 1000), que serían los únicos que no fallarían en la segunda sección, seguidos de González/López (Seat 124) y Nogueira/González (Mini Cooper).

Con 33 equipos en su primera convocatoria reunidos en la coruñesa Plaza de María Pita, el Rías Altas es un rallye de regularidad que ha nacido con fuerza.

El equipo vencedor, formado por Alberto Gilsanz y Rodrigo Vázquez, supo adaptarse muy bien a los continuos cambios meteorológicos.

Entre los participantes del Rías Altas había una surtida representación portuguesa.

Clasificación

Puesto	Dorsal	Equipo	Coche	Puntos
1	20	A.Gilsanz/R.Vázquez	Mini 1000	169
2	31	M.González/Y.López	Seat 124 1430	235
36	30	G.Nogueira/C.González	Mini Cooper 1300	281
4	3	J.Iglesias/A.Fernández	Porsche 911 L	282
5	4	E.Ojea/E.Ojea Jr.	MGB Roadster	335
6	5	A.Bárcena/M.Bescansa	Lancia Fulvia Rallye	423
7	7	E.Pellejero/L.Penido	Lotus Elan +2 S	424
8	18	J.Mosquera/J.Sansegundo	MG B	457
9	2	R.Martínez/J.Escalante	Mercedes Pagoda	770
10	28	A.Pita/A.Fleming	BMW 1600	778
11	24	A.Valverde/T.Valverde	Mini Cooper 1300	858
12	9	M.Valverde/P.Pérez	MG B Roadster	860
13	8	I.Seoane/C.Mosquera	Alfa Romeo Giulia GT	1123
14	22	F.J.Da Silva/XX	Fiat 124 Abarth Rallye	1144
15	26	J.Álvarez/J.Álvarez	Lancia Fulvia Coupé 1.3	1409
16	16	G.Lorenzo/B.Martínez	Mini 1275 GT	1484
17	13	L.M.González/I.Iglesias	Renault 8	1512
18	29	J.A.Testo/S.Ameneiros	Seat 124 Sport 1800	1639
19	25	M.A.García/R.Pérez	Porsche 911 Targa	1684
20	19	J.M.Lorenzo/I.Lorenzo	Alfa Romeo GT Junior	1881
21	33	J.Pereira/J.M.Vázquez	MG C	2025
22	23	J.Toro/Ch.Fernández	BMW 2002 Tii	2214
23	32	G.Otero/M.C.Quiroga	Alfa Romeo Spider	2305
24	27	A.Añón/P.García	Opel Kadett GTE	2939
25	6	V.Nascimento/J.Fernández	Austin-Healey 3000 Mk3	3100
26	14	J.L.Bango/L.A.Iglesias	Alfa Romeo 1750 GTV	3833
27	12	F.García/A.M.Romero	Seat 850 Spider	3995
28	15	J.M.Vilarinho/R.Silva	BMW 1602	4660
29	10	J.A.Marcote/J.R.Varela	Seat 850 Coupé	5336
30	11	J.García/C.López	Renault Floride	5868

Escaneado con CamScanner

¿Se puede pedir más?

XIV Reunión de Motos Cásicas de Colombres

Carlos Polo (texto y fotos)

La Plaza Mayor de Colombres parece retroceder hasta los sesenta, la gran época de la moto española.

Con el buen hacer al que nos tiene acostumbrados el Moto Club Pistón se celebró la decimocuarta edición de este acontecimiento, ya clásico y obligado en nuestro calendario. Buena prueba de la calidad de este evento es la alta participación de gentes de toda Europa, sobre todo ingleses, pese a que a ellos no les falten precisamente reuniones con tradición. Los británicos no dudaron en desplazar una muestra de sus mejores máquinas y, lo que es mejor, disfrutar de ellas. Pudimos ver rodando alguna Vincent HRD, una BSA de dos cilindros en V y 1.000 cc,además de las clásicas Ariel Red Hunter, Norton, Triumph, BSA y máquinas similares en perfecto estado.

El género español tampoco se quedó atrás. Aparte de las motos inglesas en manos de aficionados ibéricos (mucha moto de los setenta, como Norton Comando o Triumph Boneville), algunos con su trabajo están demostrando que nuestras máquinas, las Bultaco, Ossa, Montesa, etc son más que dignas de presentarse a cualquier evento de motos clásicas.

En fin, más de doscientos participantes, con lo que uno puede hacerse una idea de la cantidad y variedad de motos. Por lo demás, buen tiempo (con ratos de lluvia),muchos kilómetros por carreteras de montaña, buena comida, como no podía ser de otro modo en Asturias, y bastante tiempo libre para hacer excursiones por nuestra cuenta.

Entre el hierro procedente del Reino Unido había motos de tanta calidad como esta Vincent HRD.

Colombres es de esos rallyes en los que no se agobia a los participantes con un trajín continuo.

Entre el hierro procedente del Reino Unido había motos de tanta calidad como esta Vincent HRD.

Breves

VIII Concentración 600 en Leganés

Durante los días 6 y 7 de octubre, la localidad madrileña de Leganés fue literalmente tomada por 130 Seat 600, cada vez mejor mantenidos, procedentes de los más variados rincones de Eapaña. Tras inscribirse en el Recinto Ferial de Leganés, junto a la Plaza de Toros, disfrutaron de una visita turística seguida de una cena que se prolongó hasta las tantas. Al día siguiente recorrieron Leganés escoltados por la Policía Municipal hasta el Parque de La Chopera, donde tras el tradicional vino español se entregaron premios y recuerdos. El premio más destacado fue para el participante más joven, Jordi Godesard, que con tres meses de edad llegó desde Barcelona.

Reunión Cosworth

Durante el Puente del Pilar, el Club Ford Cosworth celebró su II Reunión Valencia 2001. A dicha prueba asistió como invitado el Club BMW M en la que era su primera actividad como Club. Acudieron a la cita 21 Ford Cosworth y 10 BMW M, visitando la localidad de Requena y recorriendo la antigua subida a Utiel, con parada en la Ermita del Remedio (de ahí el nombre de la famosa escudería de la zona) y disfrutando de las carreras en el Circuito de Cheste.

Los 124, en Atienza

El 21 de octubre se dieron cita, en la localidad alcarreña de Atienza, catorce coches de miembros del Club Nacional Seat 1430, 124 y 124 Sport en una salida organizada por dicho club y en la que fueron mayoría por cantidad y variedad de colores los Seat 124-D. En Atienza visitaron un museo del pueblo por la mañana y, después de comer juntos se acercaron a una de las iglesias de la villa y otro de sus museos. La jornada concluyó en Sigüenza, donde dejaron expuestos los coches a la puerta del emblemático castillo antes de regresar cada uno hacia su destino.

Escaneado con CamScanner

Breves

Orihuela del Tremedal-Teruel

El 22 y 23 de septiembre, la localidad turolense de Orihuela del Tremedal celebró su III Feria Ganadera y Artesanal, y al igual que en otras ediciones completó su atractivo con una reunión de vehículos antiguos, veteranos y clásicos. Acudieron medio centenar de autos del Club de Automóviles Antiguos de Valencia, Asociación Aragonesa de Vehículos Históricos, el soriano Laurel de Baco y el alcañizano Bajo Aragón Club de Vehículos Históricos. Además de una excelente acogida del Ayuntamiento, fueron destacables las excursiones por los increíbles pinares y las visitas a lugares pintorescos.

Salida en Tarragona

El grupo de amigos y aficionados del Capri Club Mediterráneo reunió el 27 de octubre en un concesionario Ford de Tarragona nueve Ford Capri, un TVR y un Seat 850 Coupé. Los socios Manolo y Gloria fueron los organizadores de la salida en caravana dirección Reus, Borges de Camp y, a través

de una carretera revirada llegar a Prades. Tras visitar el pueblo y su fuente que una vez al año mana Cava, fueron al pantano de Ciorana, donde los Capri quedaban muy fotogénicos, y remataron la jornada con la comida, entrega de recuerdos y sorteo de regalos de los patrocinadores.

I Foto-Ruta Rennsport

En la joyería Octavi Torner de Barcelona, patrocinadora del evento junto con la firma relojera Girard Perregaux, se reunieron 23 Porsche el 10 de noviembre para efectuar un recorrido por carreteras secundarias hasta la localidad de Bràfim, donde se celebró la comida y la entrega de premios a los tres primeros clasificados.

1. Alejandro Tejedo	Porsche 930 Turbo
2. Carles Barangé Jr.	Porsche 986 Boxter 2.5
3. Carlos Beltrán	Porsche 911 Carrera Cabrio 3.2

Diablos rojos

I Concentración Agrupación Deportiva Capri

J.A. Aldasoro (texto y fotos)

Diecinueve Ford Capri -mayoritariamente rojos- se reunieron en Salamanca durante el 13 y 14 de octubre, atendiendo a la convocatoria de la recién creada Agrupación Deportiva Ford Capri. Aunque la mayoría de los participantes eran Capri Mk III 2.0 y 2.8 -de los llegados a España entre 1979 y 1982-, acudieron también versiones más antiguas, como un par de Mk I y un Mk II. La concentración partió del Centro Comercial "El Tormes" para disfrutar de unas vueltas en kart. En la capital charra visitaron la zona monumental y por la tarde fueron hacia Alba de Tormes, localidad que celebraba sus fiestas. El domingo expusieron los coches en la Plaza Mayor de Alba, junto al consistorio, donde se entregó una placa al alcalde. Mientras, los participantes pudieron pasear por sus calles y conocer los monumentos albenses.

Primera concentración de la Agrupación Deportiva Capri; sus socios posan orgullosos junto a sus Ford

Ayer y hoy

Concentración MG en Sitges

X. Molero Homs (texto y fotos)

Con motivo de la celebración del décimo aniversario del Club MG Catalunya, en la localidad mediterránea de Sitges se realizó entre el 12 y el 14 de octubre esta concentración internacional. A ella acudieron medio centenar de modelos deportivos de la marca británica, siendo los más lejanos los procedentes de Gran Bretaña y Luxemburgo. Desde Sitges se desplazaron hasta el Monasterio de Montserrat, disfrutando del trayecto y de las curvas que los llevarían a la abadía, partiendo posteriormente hacia Vilanova i la Geltrú. Hubo modelos de los años cincuenta como los de la serie T, MGB, Midget, MGA, MGB GT y hasta unos cuantos actuales, como los modernos MGF.

En la nieve

IV Rallye Mini

El Club Amigos del Mini celebró el 17 de noviembre su cuarto y último Rallye de Regularidad, correspondiente a la Ronda de Rallyes 2001, con final en Ávila. El día se presentó lluvioso y antes de la salida Antonio Albacete (padre) ofreció a todos un chocolate con churros. El tramo correspondiente al monte Abantos tuvo que ser anulado por nieve, neutralizando la prueba hasta Robledo de Chavela, donde sus sorprendidos habitantes pudieron admirar los 21 Mini (entre ellos un Mini BMW). Su alcalde, Mario A. de la Fuente, y el director de Restauración de Paradores de España, Emilio Gómez Calcerrada, ofrecieron un refrigerio y les obsequiaron entre otras cosas con una singular jarra a cada uno de los integrantes. Continuando la prueba entre niebla y nieve por zonas, terminó con una comida en el restaurante Rivilla de Ávila, entregándose a los postres los trofeos de clasificación:

1º	J.M. Dobarco / J. Dobarco
2º	A. Albacete / I. Falgas
3º	A. Sen / M.D. Martín

Escaneado con CamScanner

Multicolor

III Otoño Mágico en el Ambroz

J. A. Aldanero (texto y fotos)

El Motor Club Ruta de La Plata -de Plasencia-, convocó el 3 de noviembre a un nutrido grupo de autos venidos de Extremadura, Castilla-León, Castilla-La Mancha, Madrid, etc. Los 57 inscritos tuvieron un día espléndido, para disfrutar de un recorrido por los pueblos ribereños del Valle del Ambroz, con sus impresionantes paisajes verdes tornando a amarillos. La concentración partió de Baños de Montemayor, siguiendo luego por Hervás, Gargantilla, Segura de Toro, Casas del Monte y Abadía. Las dos piezas más antiguas fueron un Ford A Tudor (1928) y el Essex Super Six (1930), de Gómez Rodulfo. Hubo una gran afluencia de clásicos populares, sobre todo de seiscientos y 2 CV; y luego, a menor escala, hubo varios 1500, 850, etc. Hubo también vehículos más pesados, como un Land Rover Serie I perfectamente restaurado y una autocaravana Bedford Romany de 1963.

Además de numerosos Seat 600 y Citroën 2CV, en el Valle del Ambroz abundaban las berlinas medianas y grandes, como el Seat 1500/69 o el Mercedes-Benz Pontón.

Después del leve bajón de participación sufrido el año anterior, la labor de convocatoria del club surtió efecto, logrando un interesante plantel de vehículos. Casi todos de cuatro ruedas, pues al contrario que en la edición anterior, el flujo de motos fue testimonial, sólo una Ural con side.

ENERO

- 5. Participación en la Cabalgata de Reyes en Leganés (Madrid). Club Amigos de los 600. Tel. y fax: 91 680 05 93.
- 12. Excursión de Motos de Colección a Arantza (Navarra). Real Moto Club de Guipúzcoa. Tel.: 943 275 160.
- 13. VII Salida de Reyes para Motos Clásicas de Gran Cilindrada. Motocicletas Clásicas de Valencia. Tel.: 96 334 53 95.
- 18. Cena de Año Nuevo. Automóvil Club de Galicia. Tel. y fax: 981 23 69 33.
- 19. Trobada de Sant Vicenç dels Horts. Associació Vehicles d'Época del Baix Llobregat. Tel.: 607 91 62 94.
- 19. IX Concentración en Salamanca. Club de Amigos del Mini. Tels.: 91 332 38 61 y 91 759 31 50. E-mail: info@clubamigosdelmini.com Web: www.clubamigosdelmini.com
- 23. Asamblea General Ordinaria. Veteran Car Club de España. Tel.: 649 905 364.
- 26. Excursión a Larraitz. Bost Classic Club. Tel.: 656 79 44 44. Fax: 943 28 45 99. Natxobarral@airtel.net
- 26. Reunión de Montjuïc. www.geocities.com/bcnclassics
- 27. Bodas de Oro de los ancianos de Gavà. Associació Vehicles d'Época del Baix Llobregat. Tel.: 607 91 62 94.

FEBRERO

- 3. Visita al Club Aéreo Infante de Orleans. Veteran Car Club de España. Tel.: 649 905 364.
- 9. VI Excursión a Valsaín (Segovia). Club de Amigos del Mini. Tels.: 91 332 38 61 y 91 759 31 50. E-mail: info@clubamigosdelmini.com Web: www.clubamigosdelmini.com
- 16. Excursión de Motos Retro a Lazkaomendi (Guipúzcoa). Real Moto Club de Guipúzcoa. Tel.: 943 275 160.
- 23. Excursión al Castillo de Monjardín. Bost Classic Club. Tel.: 656 79 44 44. Fax: 943 28 45 99. Natxobarral@airtel.net

FERIAS Y SALONES

FEBRERO

- 2. Fira de les 2 i 4 Rodes en Melianta-Foncoberta (Girona). Ayuntamiento de Melianta-Foncoberta, R. Planas y S. Callís. Tels.: 972 57 41 39, 972 57 40 45 y 972 57 45 90.
- 8-17. XXVII Salón Rétromobile en París. Tel.: 00 33 01 48 44 30 30. Fax: 00 33 01 48 44 15 15. www.retromobile.fr
- 22-24. VII Salón Retromóvil de Madrid en el Recinto Ferial de la Casa de Campo. Retromóvil, S.L. Tel.: 91 351 32 31.

PRUEBAS DE REGULARIDAD

ENERO

- 19-20. IV Clásica de Enero Valencia-Benissa. Comisión de Automóviles Antiguos del Real Automóvil Club de Valencia. Tel.: 96 374 53 97.
- 20. I Rallye Mini de Regularidad para Clásicos Deportivos. Club Mini Málaga. Tels.: 952 17 36 50 y 667 21 26 01.
- 25-30. V Rallye Monte-Carlo Historique. Automobile Club de Monaco. Tel.: 00 377 93 15 26 00. Fax: 00 377 93 15 26 40.

FEBRERO

- 2-3. I Rallye del Descubrimiento-Baiona 2002 (puntuable para la Challenge Noroeste 2002). Escudería Gallega de Clásicos Deportivos. Tels.: 679 49 21 14 y 646 45 34 20. E-mail: egcd-club@terra.es
- 23. Rallye de Invierno (Trofeo Cuatro Estaciones). Club Amigos del Renault 4/4. Tel.: 91 332 78 69.

SUBASTAS

ENERO

- 16-20. Subastas de Barrett-Jackson en Scottdale, Arizona (USA). Barrett-Jackson, 3020 North Scottdale Road, Scottdale, Az. 85251 USA. Tel.: (00) 1 480 421 6694. @barrett-jackson.com

FEBRERO

- 11. Subasta de British Car Auctions (vehículos de colección) en Blackbushe (GB). British Car Auctions, tel.: 00 44 1252 878 555. Fax: 00 44 1252 878 741. Web: www.bcahistoric@bca-group.com

Escaneado con CamScanner

ÍNDICE

COCHES

AC
AC Bristol Zagato 1958 25 6
AC Cobra 289 Race 1964 6 6
AC Cobra 289 Street 1964 6 6
AC Cobra 427 Mk III 1965 51 6
AC Cobra 427 Réplica 1985 34 18
AC Cobra 427 Street 1966 6 6
AC Cobra Mk IV Autokraft 1990 51 6
AC Cobra Mk IV Autokraft Lightweight 1990 51 6
AC Greyhound Bristol de 1959 128 4

ALFA ROMEO
Alfa Romeo 158 y 159 125 70
Alfa Romeo 1900 Super de 1955 110 4
Alfa Romeo 2600 Sprint 1966 22 30
Alfa Romeo 6C 2300 B Mille Miglia de 1938 149 28
Alfa Romeo 6C 2500 Sport Flecha De Oro 1948 30 6
Alfa Romeo 75 3.0 América 145 52
Alfa Romeo 8C 2300 Le Mans 1931/33 35 6
Alfa Romeo Giulia 1600 Super / BMW 2002 tii 151 38
Alfa Romeo Giulia Coupé (Dossier) 138 12
Alfa Romeo Giulia Spider 1962 51 26
Alfa Romeo Giulia Sprint 1963 66 6
Alfa Romeo Giulietta / Giulia Spider (Dossier) 162 10
Alfa Romeo Giulietta Sprint 1600 1961 47 92
Alfa Romeo GTA 1300 Autodelta 1970 77 82
Alfa Romeo GTV 6 de 1983 134 48
Alfa Romeo Montreal 142 4
Alfa Romeo RL Normal de 1924 130 4
Alfa Romeo RL Super Sport de 1925 100 56
Alfa Romeo Spider 3 68
Alfa Romeo Spider (Dossier) 150 14
Alfa Romeo Tipo 159 1951 9 92
Alfa Romeo TZ 1 y TZ 2 1963/67 16 90

ALPINE
Alpine A 108 Cabriolet 1964 70 6
Alpine A 108-1 Berlineta 1956 70 12
Alpine A 110 1800 Gr.5 1974 70 82
Alpine A 110 1970 5 92
Alpine A 110: 1100/1300/1400 1967-1970 70 18
Lancia Fulvia Coupé 1.3 S / Alpine A 110 1400 165 30

AMILCAR
Amilcar CGSS 1927 8 42
Amilcar CS, CGPS y CGSS 1922-1928 16 6

AMPHICAR
Amphicar 770 1968 91 22

ANSALDO
Ansaldo 4CS Tipo 10 1924 86 14

ANTBUR
Antbur 1985 34 60

ARMSTRONG-SIDDELEY
Armstrong-Siddeley Sapphire 1953 30 14

ASA
ASA 1000 GT Spider 1965 67 6

ASTER
Aster ADF1 de 2000 147 50

ASTON MARTIN
Aston Martin DB3 Coupé 1953 40 6
Aston Martin DB3 S 1953 22 94
Aston Martin DB4 1962 55 6
Aston Martin DB4 GT Zagato 1962 25 6
Aston Martin DB5 1963-1965 14 18
Aston Martin DB5 Cabriolet 1965 80 14
Aston Martin DBS Coupé 162 24
Aston Martin DP 214 GT 1964 68 92
Aston Martin Le Mans 1.5 L 1933 4 68
Aston Martin Le Mans 2 L 1936 4 68

AUBURN
Auburn 8-125 de 1930 121 6
Auburn 852 Super-Charged 1936 55 14

AUDI
Audi 100 LS / Audi 100 Coupé S 151 30
Audi Quattro 140 54

AUSTIN
Austin Mini (30 Años) 19 32
Austin Mini 1974 8 48
Austin Mini Cooper 1300 S 1964 37 90
Austin Mini Cooper S 1964 7 90
Austin Mini Cooper S del Campeonato de Históricos 132 68
Austin Princess A 135 1954 19 6
Austin Seven 1922 4 14
Austin Seven 1929 42 22
Citroën Mehari / Mini Moke 164 42

AUSTIN-HEALEY
Austin Healey 3000 Mk II Lightweight 166 50
Austin-Healey 100 Six 5 28
Austin-Healey 100 SIX de 1956 99 6
Austin-Healey 100 y 3000 1 74
Austin-Healey 3000 MkIII de 1966 11 22
Austin-Healey Sprite MK-III / Seat 850 Sport Spider 152 56

AUTHI
Authi 1100 / 1300 (Dossier) 164 10
Authi Cooper 1300 1975 52 22
Authi Mini Cooper 1300 (Dossier) 142 10

AUTO UNION
Auto Union 12C 3 L 1938-1939 10 88
Auto Union Tipo C 16 Cilindros de 1939 115 76

AVIONS VOISIN
Avions Voisin 10 Hp 1925 23 14

BALLOT
Ballot LT2 1923 77 6

BENTLEY
Bentley «Blower» 4.5 L 1929 4 32
Bentley 4 1/4 Litre Coupé 1937 57 6
Bentley 4 1/4 Litre Special Sport Saloon de 1936 126 14
Bentley 4 1/4 Saloon Park Ward de 1936 159 32
Bentley MK VI de 1946 117 14
Bentley S2 161 24

BENZ
Benz Ideal de 1901 124 6
Benz Triciclo de 1886 124 6

BERLIET
Berliet 7CV 1923 36 6

BISCUTER
Biscuter 200 R Normal 1956 61 24
Biscuter Sport 1957 61 24

BITTER
Bitter CD 143 48

BIZARRINI
Bizarrini GT Corsa 5300 1965 17 78

BMW
Alfa Romeo Giulia 1600 Super / BMW 2002 tii 151 38
BMW 1600 GT 153 56
BMW 2000 CS / Volvo 1800 S 156 58
BMW 2002 TI Circuito y Rallye 1968 36 74
BMW 2002 Turbo de 1973 107 20
BMW 3.0 CSi / Mercedes 350 SLC 146 46
BMW 3.0 CSL 1971 44 90
BMW 315 Berlina de 1934 y 315/1 Roadster de 1935 107 6
BMW 327/28 1938 64 6
BMW 328 1938 32 14
BMW 328 Mille Miglia Roadster 1940 8 40
BMW 328 Roadster de 1937 / BMW 328 Mille Miglia de 1940 133 4
BMW 502 2.6 Luxus 1959 62 14
BMW 507 Roadster de 1958 112 6
BMW 700 Cabriolet 163 30
BMW 700 Sport 1961 7 90
BMW Isetta 250 de 1956 y BMW 600 de 1958 120 16
BMW M 635 CSi 143 56
BMW M1 (Dossier) 125 18
BMW M3 - Ford Sierra RS Cosworth 148 54
BMW Serie 02 141 6
BMW Z1 141 58

BMW-GLAS
BMW-Glas 2600/3000 V8 Coupé Frua 121 22

BONET
Bonet Réplica 50 24

BORGWARD ISO
Borgward Hansa 1800D 1952 94 14

BRUTSCH-MASERATI
Brutsch-Maserati 1948 15 90

BUGATTI
Bugatti 37A 1927 93
Bugatti Royale Esders (reconstrucción) 1986 36
Bugatti T-23 (Brescia Modifié) de 1919 132
Bugatti T57 Atalante Cabriolet de 1936 147
Bugatti Tipo 13 Brescia 1921 63
Bugatti Tipo 41 Royale 33
Bugatti Tipo 41 Royale Coupé Kellner 1931 6
Bugatti Tipo 51 1931 8

BUICK
Buick Centurion 1956 57
Buick Century Riviera 1956 72
Buick Le Sabre de 1951 57
Buick Le Sabre de 1951 164
Buick Master Six Sport Roadster 1929 60
Buick Serie 60 Sport Roadster de 1930 113
Buick Special Convertible Coupé de 1941 141

CADILLAC
Cadillac 314 Touring 1926 63
Cadillac 6267-X 1949 26
Cadillac 7533 1947 31
Cadillac Convertible Coupé Serie 62 1959 38
Cadillac Serie 62 de 1959 7
Cadillac Thirty de 1909 112
Cadillac V16 1930 18
Cadillac V16 Coupé de 1938 143

CATERHAM
Caterham Super Seven 161

CITROËN
Citroën 11 2
Citroën 11 AL Cabriolet 1937 54
Citroën 11 CV (Dossier) 130
Citroën 11 Ligero / Mercedes 170 Da 154
Citroën 2 CV (Dossier) 152
Citroën 2CV AZ 1956 49
Citroën 2CV Sahara 1964 49
Citroën 5CV 1923 13
Citroen AC 4 Familiar Lujo de 1929 101
Citroën DS (Dossier) 149
Citroën DS 23 Pallas 1972 25
Citroën DS Palm Beach Chapron 1969 84
Citroën Lorraine Chapron 1973 84
Citroën Mehari / Mini Moke 164
Citroën SM 1974 37

CLEMENT BAYARD
Clément Bayard 8 CV 1912 68

CLÚA
Clúa 500 143

COOPER
Cooper Mark 10 Fórmula 3 1956 39

CHEVROLET
Chevrolet Bel Air Convertible 1956 83
Chevrolet Convertible Coupé De Luxe 1951 58
Chevrolet Corvette 1953 5
Chevrolet Corvette 1953 57
Chevrolet Corvette 1958 7
Chevrolet Corvette 1959 75
Chevrolet Corvette 25º Aniversario 155
Chevrolet National 1928 47

CHRYSLER
Chrysler New Yorker de 1955 7
Chrysler Six Convertible Coupé 1934 71
Chrysler Windsor Convertible de 1946 151

DAIMLER
Daimler Cuadriciclo de 1886 124
Daimler SP 250 de 1959 144

DARMONT-MORGAN
Darmont-Morgan de 1926 116

DARRACQ
Darracq 10/12 HP 1907 85

DAVID
David 8 HP 1916 28

DE DION-BOUTON
De Dion-Bouton Tipo IS de 1923 106

Escaneado con CamScanner

	Nº	Pág.
DE TOMASO		
De Tomaso Pantera GTS de 1982	103	14
DELAGE		
Delage D6 70 1937	10	76
Delage D8-100	167	30
Delage D8S Cabriolet Chapron	158	26
Delage DISS 1925	37	6
Delage DS Cabriolet Chapron	161	38
Delage Grand Prix 1927	25	86
Delage Tipo F de 1909	114	14
Delage Tipo R de 1913	154	24
DELAHAYE		
Delahaye 135 1934	31	22
Delahaye 135 M Coupé Chapron de 1937	148	28
Delahaye 135 M de 1937	98	6
DELAUNAY BELLEVILLE		
Delaunay Belleville 16/20 HP 1907	91	6
Delaunay Belleville 24/28 HP 1907	59	6
Delaunay-Belleville 10/12 HP tipo P4 de 1922	163	24
DIATTO		
Diatto 20/4 DC 1922	64	14
DÍAZ Y GRILLÓ		
DyG de 1914	120	8
DKW		
DKW 3=6 Berlina F 94 de 1957	131	4
DKW Front FA 600 1932	80	6
DODGE		
Dodge 1933	12	20
Dodge D-17 Special 2-door Sedán de 1940	135	14
Dodge Dart Barreiros (Dossier)	143	12
Dodge Polara Hardtop Sedan de 1960	126	6
DONOSTI		
Donosti MMA de 1928	165	38
DUESENBERG		
Duesenberg J de 1929	109	12
ERA		
Era RL 1934	4	82
ESSEX		
Essex Six de 1926	142	34
FACEL VEGA		
Facel Vega Facel II	156	36
Facel Vega Facel III 1964	63	22
FERRARI		
Dino Ferrari 246 GT/GTS 1969/74	7	26
Dino Ferrari 246 GTS 1972	21	6
Ferrari 125 1991	56	14
Ferrari 125 S de 1947 y F50 de 1995	119	26
Ferrari 166 MM de 1950	119	8
Ferrari 166 MM Vignale 1953	27	90
Ferrari 250 GT «Tour De France» 1956	60	88
Ferrari 250 GT Pininfarina 1955	34	6
Ferrari 250 GT Prototipo Pininfarina 1961	11	6
Ferrari 250 GT SWB 1960	9	6
Ferrari 250 GT Zagato 1956	34	6
Ferrari 250 GTO Competizione 1962/63	11	6
Ferrari 250 LM 1964	23	90
Ferrari 250 MM 1953	61	90
Ferrari 250 Testarossa 1958	3	30
Ferrari 275 GTB/4 1966	48	6
Ferrari 308 GTB	146	34
Ferrari 312 B3 F1 1974	12	92
Ferrari 312 T de 1975	129	68
Ferrari 315 S 1957	31	90
Ferrari 330 GT 2+2 1965	53	16
Ferrari 330 GTC 1967	3	6
Ferrari 365 GT 2+2 1967	73	6
Ferrari 365 GT/4 Berlinetta Boxer de 1974	119	20
Ferrari 365 GTB/4 Daytona 1973	65	6
Ferrari 365 P 1965	23	90
Ferrari 512 S de 1971	119	46
FIAT		
Fiat «Topolino» 1936/55	3	38
Fiat 100/103 E TV Transformable de 1956	114	6
Fiat 1200/1500/1600 Cabriolet (Dossier)	153	16
Fiat 124 Sport Spider 1600 (Dossier)	136	22
Fiat 130 Coupé de 1974	105	14
Fiat 131 Abarth GR 4	109	68
Fiat 500 «Topolino» 1937	14	28
Fiat 500 1957	17	54
Fiat 500 L de 1970	167	36
Fiat 501 Sport de 1921	131	12
Fiat 509 A 1927	32	22
Fiat 519 1923	3	24
Fiat 520 Six 1927	56	22
Fiat 8V 1954	54	92
Fiat Balilla 508 A 1932	16	36
Fiat Dino Spider y Coupé	159	38
Fiat Tipo Zero A 1914	72	6
Fiat X1/9	145	32
Fiat X1/9 Bertone 1972	34	52
FORD		
BMW M3 - Ford Sierra RS Cosworth	148	54
Ford Capri (Dossier)	148	12
Ford GT 40 1966	20	6
Ford Modelo A 1929	5	18
Ford Mustang (Dossier)	161	10
Ford Mustang 1965	15	34
Ford Mustang 289 1963	41	84
Ford Prefect E 93A Saloon de 1947	128	12
Ford Super Deluxe Club Convertible Coupé de 1946	146	40
Ford T (Dossier)	165	14
Ford Thunderbird 1955	55	22
Ford Thunderbird de 1955	7	6
Ford Thunderbird Town Hard Top 1966	33	30
Ford V8 Convertible Sedan 1935	58	24
Ford V8 Customline 1954	71	82
FRANKLIN		
Franklin Serie II 1926	65	14
GARDNER		
Gardner Special 1926	86	84
GOGGOMOBIL		
Goggomobil 400 S de 1968	159	26
GTM		
Replicas GTM	52	38
HISPANO-ALEMÁN		
Hispano Alemán Mallorca 1974	20	62
HISPANO-SUIZA		
Hispano-Suiza Viajera 2T4 de 1928	100	14
Hispano-Suiza «Alfonso XIII» 1909	9	30
Hispano-Suiza «Alfonso XIII» 1911	27	6
Hispano-Suiza 12/15 HP 1908	54	6
Hispano-Suiza 15/20 HP 1909	44	14
Hispano-Suiza 16 HP 1915	40	16
Hispano-Suiza 16 HP Sport Rabassada de 1922	110	14
Hispano-Suiza 20/30 HP 1910	50	14
Hispano-Suiza 8/10 HP 1914	39	16
Hispano-Suiza Dubonnet Saoutchik 1938	84	14
Hispano-Suiza H6B / Rolls-Royce Phantom I Springfield	153	30
Hispano-Suiza K6 1934	52	6
Hispano-Suiza T30 Sport 1920	42	6
Hispano-Suiza T30/40 «Torpedo» 1906	18	6
Hispano-Suiza T41	48	26
Hispano-Suiza T48 1926	43	20
Hispano-Suiza T49 1930	45	6
Hispano-Suiza T56 Bis 1929	53	24
Hispano-Suiza T60 RL 1934	46	6
Hispano-Suiza T64 1930	41	22
Hispano-Suiza T68 J12 1933	66	14
HONDA		
Honda S 800 1968	86	6
HORCH		
Horch 930 V 1938	7	18
HOTCHKISS		
Hotchkiss 480 1936	95	6
HUDSON		
Hudson de Luxe Eight de 1938	96	6
Hudson Model R de 1929	105	6
Hudson Super Six Tipo S Roadster de 1928	140	4
HUMBER		
New Humber Hawk 1957-1967	29	22
HUPMOBILE		
Hupmobile R 1917	61	16
IMPERIAL		
Imperial Crown Coupé 1967	86	22
ISO		
ISO Isetta 1958	74	24
ISO Rivolta GT 300 1965	59	22
ISOTTA FRASCHINI		
Isotta Fraschini Tipo 8B de 1930	117	8
ITALA		
Itala Avalve 1913	15	6
JAGUAR		
Jaguar 3 1/2 Litre Cabriolet de 1947	136	4
Jaguar 3.8 S 1967	88	14
Jaguar D-Type 1954	2	50
Jaguar D-Type Coupé Le Mans	138	4
Jaguar E-Type 1963	9	6
Jaguar E-Type 4.2 S2 de 1969 (Dossier)	133	24
Jaguar E-Type 4.2 Serie II 1968	23	6
Jaguar E-Type Lightweight 1963	6	90
Jaguar E-Type Lightweight Low Drag 1992	60	72
Jaguar Mk VII 1951	68	6
Jaguar Mk2 (Dossier)	146	16
Jaguar Mk2 3.8 1963	60	6
Jaguar SS 100 2.5 L 1936	15	28
Jaguar XJ 13 1967	32	88
Jaguar XJS (Dossier)	154	10
Jaguar XK 120 Coupé de 1952	143	4
Jaguar XK 120/E Type 1949/61	4	6
Jaguar XK 140 Drop Head Coupé de 1956	108	6
Jaguar XK 140 MC 1956	39	6
Jaguar XK 150 (300 CV)	12	6
Jaguar XK 150 S 1959	32	6
Jaguar XK 150 S Fastback de 1960	121	14
Mercedes 300 SEL 6.3 / Jaguar XJ 12	167	42
JBA		
JBA Falcon Sport 2.0i 1994	85	22
JBS Falcon Sport 1990	38	32
JBR		
JBR Cyclecar 1922	89	14
JENSEN		
Jensen C-V8 1964	90	6
Jensen Interceptor II de 1970	115	14
JENSEN HEALEY		
Jensen Healey 1972	17	24
JZR		
JZR Bandido (Réplica) 1994	79	22
KOUGAR		
Kougar Sport 4.2 de 1977	97	14
LA CUADRA		
La Cuadra 7 HP Centauro 1900	62	6
LA SALLE		
La Salle 303 1927	57	28
La Salle Convertible Coupé 1928	14	64
LAGONDA		
Lagonda 2 Litre Speed Model de 1930	108	14
Lagonda LG 45 de 1936	115	6
LAMBORGHINI		
Lamborghini 350 GT 1964	17	12
Lamborghini Espada 400 GT 1968	17	12
Lamborghini Miura	3	6
Lamborghini Miura	150	28
Lamborghini P250 Urraco 1972	17	12
Lamborghini P400 Miura S 1969	17	6
Lamborghini Urraco P 250 / Maserati Indy 4.2	158	34
LANCIA		
Lancia Astura 230 1931	22	6
Lancia Augusta 1935	61	8
Lancia Aurelia 1950	23	29
Lancia Aurelia B12 y B20 2500 GT 1950	3	18
Lancia Beta Coupé - Seat 124 Sport Coupé 1800	147	34
Lancia Beta Montecarlo de 1979	130	12
Lancia Delta Integrale 2.0 16V	136	42
Lancia Flaminia Loraymo 1959	58	6
Lancia Flavia 1.8 Vignale 1963	87	6
Lancia Fulvia Coupé 1.3 S / Alpine A 110 1400	165	30
Lancia Fulvia Coupé Rallye 1.6 HF (Dossier)	123	8
Lancia Lambda 1928	51	18
LAND ROVER		
Land Rover 86 (Dossier)	166	14
LEÓN BOLLÉE		
León Bollée Triciclo de 1895	127	34
LINCOLN		
Lincoln Eight Model L de 1929	139	4
Lincoln Zephyr Cabriolet de 1939	152	28
LOLA		
Lola Mk 2 1960	2	90
Lola Mk 3 1961	2	90
LORYC		
Loryc Ruby 1922	35	20
Loryc tipo carreras de 1922	133	36
LOTUS		
Lotus 23 B 1964	75	82
Lotus Elan (Dossier)	145	18
Lotus Elan S2 de 1965	132	12
Lotus Elan SE Serie 3 1968	17	90
Lotus Elite 1960/61	4	82

Escaneado con CamScanner

ÍNDICE

	Nº	Pág.
Lotus Elite Super 105 1962	44	6
Lotus Europa Special 1974	26	6
Lotus Seven S3 Twin Cam 1969	34	90
LLOYD		
Lloyd LC 600 de 1957	118	8
MARMON		
Marmon Sixteen 1931	18	24
MASERATI		
Lamborghini Urraco P 250 / Maserati Indy 4.2	158	34
Maserati 300 S 1955	2	50
Maserati 3500 GT Spider 1962	20	22
Maserati 3500 GTi S de 1964	148	36
Maserati Merak SS de 1975	118	30
Maserati México 1966	29	6
Maserati Mistral	3	6
MATRA-SIMCA		
Matra-Simca Bagheera de 1976	140	26
MAYBACH		
Maybach Zeppelin 1933/38	21	16
MCLAREN		
McLaren M6B 1968	20	90
MERCEDES-BENZ		
BMW 3.0 CSi / Mercedes 350 SLC	146	46
Citroën 11 Ligero / Mercedes 170 Da	154	32
Mercedes 10/40/65 PS Sport 1924	74	82
Mercedes 170 Sa Cabriolet 1950	6	26
Mercedes 190 SL 1955	24	20
Mercedes 200 Largo Cabriolet B 1935	88	6
Mercedes 220 Cabriolet A 1954	52	14
Mercedes 220 SEb 1961	40	26
Mercedes 28/95 CV 1922	10	6
Mercedes 280 SL 1971	74	6
Mercedes 280 SL Pagoda (Dossier)	137	12
Mercedes 300 D Cabriolet «Adenauer» de 1960 (Dossier)	129	6
Mercedes 300 S Coupé de 1956	124	28
Mercedes 300 SE Long 1964	45	16
Mercedes 300 SEL 6.3 / Jaguar XJ 12	167	42
Mercedes 300 SL «Alas De Gaviota» 1955	24	6
Mercedes 300 SL Prototyp	124	34
Mercedes 300 SL Roadster (Dossier)	159	12
Mercedes 300 SLR 1955	2	50
Mercedes 320 Cabriolet D 1938	13	18
Mercedes 35 HP 1905	74	14
Mercedes 350 SL / Porsche 911 SC Targa	157	44
Mercedes 500 K Cabriolet B de 1934	124	20
Mercedes 540 G4 W 131 1941	2	6
Mercedes 600 Berlina 1962	41	8
Mercedes 770 «Grosser» Pullmann 1942	82	6
Mercedes C111 1979	33	6
Mercedes Colas 220 S Berlina y 220 SE Coupé	124	42
Mercedes Simplex 1905	37	18
Mercedes Simplex 28/32 HP de 1904	124	14
Mercedes SL 1954	24	16
Mercedes W 154 1938	38	90
Mercedes W 196 1954	38	90
Mercedes W 196 1954	48	88
Mercedes W 196 1954-1955	1	90
MG		
MG A (Dossier)	147	12
MG A 1500 de 1954	11	22
MG A 1500 Roadster 1959	43	90
MG B MK1 Roadster de 1966 (Dossier)	135	20
MG K3 1933-1934	14	6
MG Midget MK II de 1964	96	14
MG TD serie II de 1952	137	4
MG TF 1953	21	22
MINI		
Mini Cooper 1300 de 1971 / Mini Cooper 1.6 16v de 2001	166	36
MORETTI		
Moretti 1500 SS Coupé	152	34
MORGAN		
Morgan 4/4 1.6 / Triumph TR4 A IRS	160	42
Morgan 4/4 Competición 1971	83	14
Morgan 4/4 SII 1958	83	14
Morgan Plus 4 de 1967	11	22
Morgan Plus Eight	9	83
Morgan Plus Eight 1970	4	18
Morgan Super Sport Aero 1930	42	14
Morgan Threewheeler 1909/52	1	34
MORRIS		
Morris Cooper 997 1964	52	22
Morris Mini 1000 E / Sunbeam Imp Sport	162	38
Morris Mini 1959	4	14
Morris Minor 1000 1969	78	14
Morris Minor Cabriolet / Volkswagen Escarabajo Cabriolet	163	38
MORS		
Renault 10 CV de 1909 y Mors 17/20 CV de 1911	127	14
NARDI		
Nardi 1000 GT 1965	69	82
Nardi 750 1960	38	14
NASH		
Nash 8C Serie 490 1930	20	14
Nash Six 1928	8	18
NEWARK		
Newark Panel Van 1989	36	22
NSU		
NSU Prinz II 30 1959	7	90
Nsu Rennwagen tipo 6/60 de 1926	128	70
NSU Ro80 1973	43	14
NSU Spyder Wankel de 1965	138	36
OLDSMOBILE		
Oldsmobile Serie 98 1959	16	22
OPEL		
Opel De Prestigio	24	30
Opel G.P. 1913	14	90
Opel GT 1900 1970	79	14
Opel Manta	138	54
Opel P4 1935	35	14
Opel Rekord 1700 de 1961	137	32
ORYX		
Oryx 10/30 CV Tipo G 1 1913	19	14
OSCA		
Osca 2000 S 1954	63	90
PACKARD		
Packard 443 Roadster 1928	48	14
Packard One Twenty Convertible Coupé de 1937	145	10
Packard Six 115-C Touring 1937	78	6
Packard Six 526 1928	28	22
PANHARD		
Panhard 24 CT 1965	89	6
PANHARD & LEVASSOR		
Panhard & Levassor 15 HP tipo E de 1904	134	4
Panhard et Levassor type Centaure 20 HP de 1902	125	6
PEGASO		
Pegaso Z 102 (Dossier)	144	12
Pegaso Z 102 Berlineta Enasa 1951	50	6
Pegaso Z-102 B/2.8 1952	5	6
Pegaso Z-102 B/3.2 Competición 1952	9	18
Pegaso Z-102 Berlineta Saoutchik 1ª/2ª Serie 1954	81	14
Pegaso Z-102 Berlineta Saoutchik 2ª Serie 1954	81	26
Pegaso Z-102 Cabriolet Saoutchik 1ª Serie 1953	81	8
Pegaso Z-102 Cabriolet Saoutchik 2ª Serie 1954	81	20
Pegaso Z-103 Berlineta Touring Panorámica 1955	12	12
Pegaso Z-103 Réplica 1991	43	36
Pegaso Z-103 Réplica 1991	47	6
Todos los Pegaso	160	32
PEUGEOT		
Bébé-Peugeot B3P1 1914	67	14
Peugeot 174 18HP 1922	56	6
Peugeot 201 M Grand Luxe de 1937	99	14
Peugeot 203 (Dossier)	140	12
Peugeot 203 C / Seat 1400 B	155	38
Peugeot 404 (Dossier)	132	26
Peugeot 5CV 190 S 1926	27	20
Peugeot Darlmat Sport 1937	16	28
PIERCE-ARROW		
Pierce-Arrow tipo A Seven-Passenger Touring de 1930	129	18
PONTIAC		
Pontiac Bonneville 1954	57	14
Pontiac Firebird Convertible 1968	91	14
PORSCHE		
Mercedes 350 SL / Porsche 911 SC Targa	157	44
Porsche 356 (Dossier)	95	14
Porsche 356 (Dossier)	151	10
Porsche 356 A Speedster	5	28
Porsche 356 B 1600 1963	55	92
Porsche 356 B 1600 Super Cabriolet 1961	18	14
Porsche 356 C 1964	66	6
Porsche 550/1500 RS Spyder 1955	13	6
Porsche 911	1	58
Porsche 911 (25 Aniversario)	10	26
Porsche 911 2.0 1964	46	92
Porsche 911 2.0 1965	67	88
Porsche 911 3.0 RSR de 1974	166	28
Porsche 911 3.0 SC	133	12
Porsche 911 Carrera RS 2.7 de 1973	98	14
Porsche 911 S 1967	10	18
Porsche 911 S 2.5 1969	42	92
Porsche 911 SR 2.5 1971	62	90
Porsche 944	137	90
Porsche Spyder 1958	21	90
Porsche Spyder 718 RSK 1958	21	88
Volkswagen-Porsche 914/6 y 914/6 GT (Dossier)	131	90
PTV		
PTV 250 1956	44	22
PTV 400 1960	44	22
RADFORD		
Radford Mini De Ville 1969	22	90
RENAULT		
Renault 10 CV de 1909 y Mors 17/20 CV de 1911	127	14
Renault 4 CV de 1955 - Volkswagen Escarabajo Oval	144	14
Renault 4/4 1062 1959	16	6
Renault 4/4 1956-1958	92	90
Renault 5 Copa	142	14
Renault 8 1969	92	14
Renault 8 TS «Copa» 1971	39	14
Renault 8 TS 1972	92	90
Renault Alpine V6 Turbo	139	22
Renault AX 7/8CV 1909	64	14
Renault Dauphine 1956	18	14
Renault Dauphine 1961	92	90
Renault Dauphine Gr.5 1968	64	14
Renault Dauphine, Gordini y Ondine (Dossier)	155	12
Renault Floride S de 1962	113	14
Renault Fregate de 1952	127	14
Renault Gordini 1965	92	14
Renault Monasix de 1930 y Primaquatre de 1931	102	14
Renault Ondine 1965	92	14
Renault TG-5 Nervasport de 1933	123	90
REPLICAR		
Réplica Speedster 1992	49	90
Replicar Speedster 1990	28	14
RILEY		
Riley 2 1/2 Litre Saloon 1951	90	14
Riley Elf Mk I / Wolseley Hornet Mk III	157	14
ROCHET-SCHNEIDER		
Rochet-Schneider 12 HP 1910	93	14
ROLLS ROYCE		
Hispano-Suiza H6B / Rolls-Royce Phantom I Springfield	93	14
Rolls Royce Phantom I Springfield de 1929	93	14
Rolls Royce Phantom III	93	4
Rolls Royce Silver Ghost Cabriolet de 1923	93	14
Rolls-Royce 20/25 Drophead Coupé de 1933	93	22
Rolls-Royce 20/25 Park Ward 1932	93	14
Rolls-Royce 40/50 CV Silver Ghost 1922	10	14
Rolls-Royce Phantom I 1925	4	14
Rolls-Royce Phantom III Serra	160	14
Rolls-Royce Phantom VI Frua 1972	35	14
Rolls-Royce Royal Phantom IV 1950	1	14
Rolls-Royce Silver Shadow 1966	93	14
Rolls-Royce Silver Wraith Serra 1952	15	14
ROSENGART		
Rosengart Supertraction 1940	94	14
ROVER		
Mini Cooper 1300 de 1971 / Mini Cooper 1.6 16v de 2001	166	14
Rover 3 Litre MkIII Coupé 1967	77	14
Rover Cooper 1.3i 1991	52	14
Rover P4 75 de 1956	136	14
SAAB		
Saab 96 Montecarlo 1963	19	90
Saab 96 Montecarlo 850 Gr.2 de 1964	158	90
Saab Sonett II 1967	19	22
SALMSON		
Salmson AL3 1924	25	14
Salmson S4 DA 1936	87	14
Salmson S4-61 Cabriolet 1939	69	14
SEAT		
Austin-Healey Sprite MK-III / Seat 850 Sport Spider	152	90
Lancia Beta Coupé - Seat 124 Sport Coupé 1800	147	38
Peugeot 203 C / Seat 1400 B	155	14
Seat 124 (Dossier)	163	90
Seat 124 Sport 1600 1970	45	90
Seat 124 Sport 1600 1971	76	90
Seat 124 Sport Coupé 1800 de 1973	101	90
Seat 1400 1954	50	14
Seat 1400 B Especial 1959	76	90
Seat 1430 Londres-México 1970	90	90
Seat 1500 de 1963	116	90
Seat 1500 Familiar de 1965	116	90
Seat 600 1957/73	7	90
Seat 600 Abarth 1000 TC Réplica 1963	40	90
Seat 600 Berlina 1962	76	90
Seat 600 D (Dossier)	134	90
Seat 600 Descapotable 1959	76	90
Seat 600 Formichetta de 1965	134	90
Seat 800 de 1964	134	90
Seat 850 Berlina (Dossier)	157	90
Seat 850 Coupé y Spider. (Dossier)	139	90

Escaneado con CamScanner

	Nº	Pág.
SEAT		
Seat 850 Sport Coupé 1970	76	24
Seat 850 Sport Spider 1969	15	60
Seat Sport 1430 de 1979	150	36
SHELBY		
Shelby Cobra Jet GT 500 1967	46	16
SIMCA		
Simca 1000 (Dossier)	160	12
SINGER		
Singer Nine Le Mans de 1935	155	32
Singer SM Roadster 1951	22	22
STANDARD		
Standard 8 Super 1956	85	14
STEYR		
Steyr 12M40 PS Type 5 1920	49	14
STEYR PUCH		
Steyr Puch 650 TR2 1963	7	90
STUDEBAKER		
Studebaker Silver Hawk Six 1957	47	24
SUNBEAM		
Morris Mini 1000 E / Sunbeam Imp Sport	162	38
Sunbeam 20/60 Landaulet 1926	53	6
Sunbeam Alpine Serie 2 de 1962	102	6
SWALLOW		
Swallow Doretti 1955	49	6
TALBOT		
Talbot DC-10 HP Sport 1923	79	6
Talbot K 78 de 1931	97	6
Talbot Tipo 105 de 1933	103	6
Talbot-Lago Grand Sport 1950	24	92
Talbot-Lago T150 SS	129	26
Talbot-Lago T26 Record Cabriolet de 1948	156	30
TATRAPLAN		
Tatraplan Sodomka 1949	48	22
TOYOTA		
Toyota 2000 GT 1966	60	22
TRIUMPH		
Morgan 4/4 1.6 / Triumph TR4 A IRS	160	42
Triumph 1800 Roadster de 1948	104	18
Triumph 2000 Roadster 1952	1	16
Triumph Gloria Montecarlo 1934	43	6
Triumph Spitfire (Dossier)	158	12
Triumph Stag de 1973	132	4
Triumph TR2 de 1954	11	22
Triumph TR3 (Dossier)	156	16
Triumph TR3 A 1960	54	14
Triumph TR3 B 1962	54	14
Triumph TR4 A IRS 1966	54	14
Triumph TR6 (Dossier)	141	14
Triumph TR7 Spider 1982	21	60
Triumph Vitesse 2000 Cabriolet	164	30
TUCKER		
Tucker Torpedo 1948	57	14
TVR		
TVR Grantura 1800S 1966	33	24
TVR S	6	56
VANWALL		
Vanwall F1 1954-1958	130	74
VERITAS		
Veritas Meteor 1950	11	90
VICTORIA		
Victoria 1917	27	26
VOLKSWAGEN		
Morris Minor Cabriolet / Volkswagen Escarabajo Cabriolet	163	38
Renault 4 CV de 1955 - Volkswagen Escarabajo Oval	144	26
Volkswagen Escarabajo	5	56
Volkswagen Escarabajo (Dossier)	122	6
Volkswagen Golf 1.6 GTi	135	40
Volkswagen Karmann Ghia (Dossier)	167	16
Volkswagen Karmann Ghia Cabriolet 1971	73	14
Volkswagen Papler Cabriolet de policía de 1952	122	16
Volkswagen Split de 1952 y Oval de 1953	122	6
Volkswagen tipo 14A Hebmüller Cabriolet de 1950	122	22
Volkswagen-Porsche 914/6 y 914/6 GT (Dossier)	131	24
VOLVO		
BMW 2000 CS / Volvo 1800 S	156	58
Volvo 122 S B18 1964	82	14
Volvo 1800 S 1969	69	22
Volvo Coggiola 1800 SEC	162	32
Volvo PV-544 E Special de 1963	135	4
WHIPPET		
Whippet 96 A Touring 1928	75	14
WILLYS		
Willys MB 1943	59	30
WOLSELEY		
Riley Elf Mk I / Wolseley Hornet Mk III	157	30
MOTO		
ABC		
ABC 500 Touring 1913	61	44
ACE		
ACE XP4 1924	11	38
AERMACCHI		
Aermacchi 250 Bialbero 1963	19	48
Aermacchi Beart 350 1938	25	38
AJS		
AJS 7R 3A 1954	6	42
ARIEL		
Ariel 1000 cc Square Four de 1940	145	56
AUTOMOTO		
Automoto 175 de 1925	166	58
BMW		
BMW 500 256 1953	15	46
BMW 75/5 de 1970 y 1973	97	32
BMW R 27	157	52
BMW R 90 S de 1973	107	38
BMW R-75 1941-1945	131	42
BMW R50 1955	95	36
BMW R90 S Tourist Trophy	149	62
BROUGH SUPERIOR		
Brough Superior SS 100 de 1937	135	80
BSA		
BSA B31 Y B33 de 1950	109	34
BSA B33 1952	4	50
BSA C11 1948	21	38
BSA M22 Sports Model de 1937	121	50
BULTACO		
Bultaco AJR TSS 350	134	54
Bultaco Lobito Mk7 1973	67	40
Bultaco Matador Mk2 1966	72	38
Bultaco Matador MK5 SD / Montesa Texas 175	155	62
Bultaco Mercurio 155	167	56
Bultaco Metralla 62 1964	14	40
Bultaco Metralla MK2 de 1970	118	40
Bultaco Metralla Mk2 Kit América 1967	77	30
Bultaco Tralla 101 1958	87	38
Bultaco Tralla 101 1959	22	44
Bultaco TSS 175 1963	80	36
Bultacop Sherpa T 250	158	52
BultacoTSS MK2 125 cc modelo 177	130	44
CLEVELAND		
Cleveland 20 1919	52	52
COLOMET		
Colomet M 53 125 y 150 cc de 1953	62	46
CZ		
CZ 125 1962	37	44
DERBI		
Derbi 350 con sidecar de 1958	153	64
Derbi 74 Gran Sport de 1969	117	36
DKW		
DKW Sb 500 1939	46	44
DOUGLAS		
Douglas 4 HP 1920	12	32
DUCATI		
Ducati 200 Elite 1960	47	46
Ducati 250 bicilíndrica de 1957	154	64
Ducati 250 de luxe	139	80
Ducati 500 Bicilíndrica G.P. 1956	33	56
Ducati 750 GP de 1972	140	80
Ducati 750 GT 1973	70	36
Ducati 750 SS 1973	3	56
Ducati 98 S de 1953	143	80
Ducati Desmo 350 SCD 1967	16	48
Ducati Mototrans 250 24 Horas	161	52
DUSCO		
Dusco 125 1957	82	28
ENFIELD		
Enfield Bullet 1944	35	44
FOPI		
Fopi 125 STT 1960	78	34
GILERA		
Gilera 125 bicilíndrica de 1956	125	38
Gilera 500/4 GP de 1957	113	28
Gilera LTE 1936	20	38
Gilera Saturno 500 1953	7	42
HARLEY DAVIDSON		
Harley Davidson FL 74 de 1954	142	80
Harley-Davidson 42 WLA	150	58
Harley-Davidson B 1926	44	68
Harley-Davidson Electra Glide FLH 1972	27	42
Harley-Davidson Fl 1946	2	24
Harley-Davidson KH 1955	24	46
HERCULES		
Hercules W 2000 de 1979	138	42
HONDA		
Honda CB 350 Four	159	56
Honda CB 750 Four K2 de 1972	136	80
Honda CD 175 1973	31	42
Honda DR 93 Benly 1962	20	46
Honda Gold Wing GL 1000	165	60
HUMBER		
Humber 600 1914	65	38
HUSQVARNA		
Husqvarna 500 de 1931	111	34
INDIAN		
Indian 101 Scout AMS 1930	49	62
Indian Chief 1942	2	24
Indian Four 403 de 1932	146	60
Indian Light Twin Model 0 1917	88	34
LAMBRETTA		
Lambretta 125 D 1955	45	42
Lambretta 150 LI 1961	38	46
LAVERDA		
Laverda 750 SF de 1970	106	50
LINTO		
Linto 500 1967	18	50
LUBE-NSU		
Lube-NSU Renn 1 1959	41	44
MAGNAT-DEBON		
Magnat-Debon 4 CV - Terrot Motorette Nº 3	144	72
MATCHLESS		
Matchless G 45 1954	10	42
MEGOLA		
Megola Sport 1921	29	46
MGC		
MGC 250 de 1932	104	40
MONTESA		
Bultaco Matador MK5 SD / Montesa Texas 175	155	62
Montesa B46/49 «Yaya» 1947	85	40
Montesa Brio 110 1958	87	38
Montesa Brio 81 1957	28	50
Montesa Impala 1964	14	40
Montesa Impala Sport 250 Competición 1966	74	42
Montesa King Scorpion 1971	69	44
MOTO GUZZI		
Moto Guzzi 500 Dondolino	151	68
Moto Guzzi 500 Sport de 1928	133	52
Moto Guzzi 850 Eldorado	163	56
Moto Guzzi GT 17 1932	56	48
Moto Guzzi Hispania 65 1953	83	34
Moto Guzzi Hispania Z 98	156	66
Moto Guzzi Normale 1921	30	38
Moto Guzzi V7 Sport 1972	66	46
MOTOBECANE		
Motobecane 175 1923	19	38
MOTOR JOYCA		
Motor Joyca 2t Para Bicicleta 1949	42	42

Escaneado con CamScanner

ÍNDICE

	Nº	Pág.
MOTOSACOCHE		
Motosacoche 206 Type Tourisme de 1926	98	34
Motosacoche Jubilé Sport 1931	1	24
MV AGUSTA		
MV Agusta 125 GP Bialbero de 1953	127	48
MV Augusta 750 GT 1975	59	50
MV Augusta 750 S 1969	3	50
MV Augusta Sella GT 150cc 1961	17	30
NIMBUS		
Nimbus 750 militar de 1952	148	62
NORTON		
Norton 850 SS 1965	4	50
Norton Manx Mulamey 1972	32	48
Norton Manx 500 Daytona 1950	58	44
NSU		
NSU Kettenkrad motoruga 1940	152	64
NSU Rennmax R22 1953	51	52
OSSA		
Ossa «Pallitos» 125 A 1953	86	48
Ossa 175 GT de 1961	114	30
Ossa 250 AE72 1973	93	32
Ossa 250 E73 1973	93	32
Ossa Yankee 500 SS	162	58
PARILLA		
Parilla 175 Sport Bialbero 1956	9	42
PEUGEOT-MOVESA		
Peugeot-Movesa 125 55 TC	164	62
PUCH		
Puch 350 GS de 1938	110	34
RIEJU		
Rieju 175 T de 1956	147	62
ROYAL ENFIELD		
Royal Enfield C 1934	24	54
RUDGE		
Rudge Ulster 500 GP de 1930	124	58
SANGLAS		
Rovena 250 Sport de 1965	141	80
Sanglas 100 Sport 1965	53	50
Sanglas 350 1945	90	38
Sanglas 350/3	132	38
Sanglas 500/2 Sidecar 1955	34	34
SAROLÉA		
Sarolea 37 Supersport de 1937	122	54
SEALEY		
Sealey Condor 500 1972	8	34
SORIANO		
Soriano Tigre 1944	26	42
STANDARD		
Standard CT 500 1932	14	48
SUNBEAM		
Sunbeam 500 L7 De Luxe 1947	39	60
TERROT		
Magnat-Debon 4 CV - Terrot Motorette Nº 3	144	72
Terrot 175 LSO 1930	68	36
TICKLE		
Tickle T5 Manx de 1970	126	34
TRIUMPH		
Triumph Bonneville 1959	4	58
Triumph Daytona T100T 500 de 1970	96	32
Triumph Trident T150 de 1972	115	40
Triumph Trident T150 V 1973	4	50
ULTIMA		
Ultima Tipo B 1923	55	46
UNIVERSAL		
Universal SV 1950	15	40
VELOCETTE		
Velocette 250 GTP 1931	57	62
Velocette LE MK II de 1950	102	30
Velocette Mark I Special 1924	23	38
Velocette Mock Eight Special 1950	21	46
VESPA		
Vespa 1953	13	44
Vespa N 1953	25	46
VINCENT		
Vincent Grey Flash 500 1950	13	38
ZÜNDAPP		
Zündapp KS 600	137	78

HISTORIA DE MARCAS

Avia	115	34
Abadal	53	32
Abarth	18	92
Adler	30	22
Aero	80	22
Alfa Romeo	2	34
AMS	49	58
Anasagasti	56	38
Anglada	32	40
Aston Martin	14	34
Audi	69	30
Audi/Autounión	2	34
Auto Unión (I)	71	24
Auto Unión (II)	72	30
Auto Unión Tipo C 16 cilindros	154	56
Berliet	36	16
BMW	7	48
BMW	8	26
BMW	107	26
BMW	25	30
BMW/EMW	140	42
Boli y Cimera	79	26
Bond	35	30
Borgward	136	18
Borgward Iso	85	26
Bristol	20	44
BSA	8	14
Bugatti	72	22
Buick	22	50
Bultaco	128	38
Bultaco	161	32
Carrosserie Graber	160	50
Carrozeria Touring	21	30
Citroën (1919/36)	26	22
Clement Skoda	133	76
Cummins-Diesel	103	20
Checker	111	26
Daimler	124	50
Daimler-Benz	28	16
David	114	22
Delage	31	26
Delahaye	59	14
Delaunay-Belleville	13	48
Derbi	64	24
Diatto	65	30
Dixi	25	44
DKW	143	44
DKW (1950-1963)	144	46
DKW (1963-1975)	29	38
DKW/Ifa	130	18
Donier y Zündapp	16	54
Ducati	131	48
Ducati	41	30
Duesenberg	109	20
Duesenberg	60	26
Elizalde	147	42
Enasa-Pegaso I	148	48
Enasa-Pegaso II	121	44
Enmasa	59	44
Eucort	142	42
Factorías Nápoles: Nazar	131	18
FADISA	57	46
Felber	11	18
Ferrari	16	42
Fiat	6	34
Ford	166	44
Ford en competición	152	40
Gutbrod	67	26
Hanomag	129	30
Hansa y Hansa-Lloyd	10	48
Harley-Davidson	57	34
Hispano-Argentina	62	34
Hispano-Guadalajara	114	28
Hispano-Guadalajara	2	42
Hispano-Suiza	9	36
Hispano-Suiza en América	110	22
Hispano-Suiza versus Rolls-Royce	139	32
Honda	58	32
Horch	68	22
Hotchkiss	57	50
Humber	29	28
Imfap	61	32
Industrias motorizadas Onieva (Roa)	129	36
Isetta	74	30
Jaguar	4	76
Karmann	73	22
Lambretta (España)	45	48
Lancia (I)	22	14
Lancia (II)	23	22
Lohner	94	22
Loryc	35	24
Loryc	133	41
Lotus	13	32
Lloyd	118	16
MAFSA: vehículos todo terreno IPV	141	80
Magirus-Deutz 1955 y 1962 de bomberos	150	62
Martini	95	62
Maserati	20	62
Mavisa	28	62
Maybach	117	62
Melkus Wartburg	27	62
Mercedes Benz	1	62
Messerschmitt	40	62
Metalurgica de Santa Ana	120	62
Miele	126	62
Montesa	18	62
Monteverdi	46	62
Moto Guzzi	2	62
Motobécane	19	62
Motor Ibérica: Vehículos industriales y agrícolas Ebro	109	62
Museo Chrysler en Detroit	146	62
Museo Peugeot de Sochaux	151	62
MV Augusta	11	62
Nacional G	42	62
Nacional Pescara	28	62
Nacional Pescara	50	62
NAG	66	62
NSU (I)	64	62
NSU (y II)	83	62
Oldsmobile: 100 años	121	62
Opel	18	62
Ossa	24	62
Peugeot Grand Prix 1912/13	131	62
Pic-Pic	44	62
Porsche	131	62
Protos	98	62
PTV	44	62
Puch	31	62
Reliant	83	62
Renault	7	62
Rochet-Schneider	115	62
Röhr	101	62
Rolls-Royce	12	62
Rover	20	62
Rumpler	113	62
S.A.V.A.	123	62
Saab	19	62
Sanglas	9	62
Saurer	81	62
Scania y Vabis	43	62
Scooters Fend	40	62
Seat	50	62
Skoda en competición	47	62
Slaby-Beringer	12	62
Stoewer	92	62
Stutz	42	62
Tatra (I)	53	62
Tatra (II)	54	62
Trabant	33	62
Trimak	125	62
Triumph	12	62
V.I.A.S.A.	119	62
Velocette	23	62
Vespa	5	62
Vespacar	145	62
Voisin	128	62
Volkswagen	122	62
Volkswagen	122	62
Volvo	5	62
Wanderer	70	62
Westfalia	97	62
ZF	153	62
Zündapp	27	62

TALLER CLÁSICO

Bujías: elección y cuidados	131	58
Carburador Solex 32 PAITA: Reparación y ajuste	132	60
Carburador Weber 40 IDF	133	58
Carburadores SU	143	58
Desmontando el motor	150	58
Diagnosticar problemas en el arranque	123	58
Diagnóstico de ruidos	129	60
El despiece del motor	151	60
El embrague: evolución y averías	138	60
El motor Wankel: pistones giratorios	138	58
El Seat 600 siempre a punto	134	58
El Sistema de Encendido	160	58
El sistema de refrigeración	146	58
Frenos de tambor (I)	121	58
Frenos de tambor (II)	122	58
Futuro sin plomo: inconvenientes y alternativas	141	60
Gasolina sin plomo	125	60
La culata	136	60
La despensa del taller: Productos para el automóvil	142	58
La dirección: descripción y diagnosis	147	60
La magneto y su conservación	120	60
Las herramientas del aficionado	162	58
Las herramientas del aficionado (II)	163	58
Mantenimiento en periodo de inmovilidad	157	58
Mantenimiento: Más vale prevenir...	156	60
Montaje del motor (I): Bloque y cigüeñal	126	58
Montaje del motor (II): pistones y culata	127	58
Pequeños conocimientos mecánicos	161	62
Pre ITV: Todo en orden	145	62
Reparaciones de emergencia	159	58
Restauración: Citroën 2 CV	158	62
Restauración: Mercedes tipo Pontón	167	64
Restauración: Seat 124 Sport	137	66
Técnicas de desmontaje	149	66
Tornillos rebeldes	165	66
Tornillos, tuercas, arandelas...	164	66

Escaneado con CamScanner

R&E

RELOJES & ESTILOGRAFICAS

Relojes & Estilográficas

Cada mes, todos los relojes y estilográficas por 3,61 €

Ya a la venta

Escaneado con CamScanner

GUÍA DE COTIZACIONES

La mejor base para orientarse sobre el valor de un vehículo de colección

Dada la dificultad para conocer el auténtico valor de muchos vehículos de colección en nuestro mercado, sumada al hecho de que en la actualidad cada día se compran y se venden más coches fuera de nuestras fronteras, las cotizaciones de Motor Clásico están realizadas teniendo en cuenta los valores en 6 países europeos y en los EE.UU. publicados por la importante guía **InterClasic**, realizada por **EUROTAX**. Esta guía se elabora a partir de los precios de subastas, anuncios, transacciones entre particulares y las ventas de profesionales. **La cotización de Motor Clásico** corresponde a la media aritmética obtenida de la cotización en Alemania, Francia, Gran Bretaña, Italia, Holanda, Suiza y EE.UU. **Esta lista no pretende ser ley, sino una buena orientación** para todo aquel que precise valorar un coche de colección, dando una cifra máxima, que corresponde a un vehículo en excelentes condiciones, punto de partida para ir bajando hasta un mínimo, para aquellos que necesitan de una profunda restauración.

Tipos de carrocería

HC: **Horsless Carriage** • Pht: **Phaeton** • Spd: **Spider** • Ton: **Toneau** • Tou: **Tourer (Torpedo)** • Rds: **Roadster** • Cab, Ca2, Ca4: **Cabriolet (2 y 4 p.)** • Cbl, Cb2, Cb4: **Cabriolet-limusine (2 y 4 p.)** • Lan: **Landau** • Sdc: **Sedanca** • Plm: **Pullman** • Sed, 2dS, 4dS: **Sedan (2 y 4 p.)** • Htp: **Hardtop** • Cpé: **Coupé** • Com: **Competition** • Sta: **Station Wagon** • Pic: **Pickup** • Off: **Off Road.**

Valoración en función de su estado

✚ Este valor corresponde a un vehículo en excelente estado de origen o restaurado según las más estrictas normas de este arte, que no tiene ningún defecto mecánico y al que no le falta ningún elemento ni detalle, tanto en su interior como en su exterior. Un estado poco frecuente que, incluso, puede ser superado por piezas excepcionales.

▬ La columna de la derecha corresponde a un vehículo no restaurado defectuoso, casi completo, pero prácticamente inservible para circular, que puede tener claros síntomas de corrosión en su carrocería, y en el que hay que hacer una fuerte inversión para restaurar. Su estado aún no ha llegado al de simple donante de piezas y puede ser recuperado.

MARCA Y MODELO	Carroc.	Años	euros +	euros -
ABARTH (I)				
1000 Bialbero	Com	60-64	28200	5400
1000 TC Berlina	2dS	62-65	12600	2400
1000 TC Berlina Corsa	2dS	63-71	18000	3600
1000 TC Berlina Radiale	2dS	66-71	25200	4800
595 SS / 695 SS	2dS	63-71	9600	2400
695 SS Assetto Corsa	2dS	65-71	10200	2400
AC (GB)				
Ace (AC Engine)	Rds	53-63	39000	7800
Ace (Bristol Engine)	Rds	56-63	52200	9600
Ace (Ford Engine)	Rds	61-62	46800	9000
Aceca (AC Engine)	Cpe	54-63	32400	6000
Aceca (Bristol Engine)	Cpe	56-63	40800	7800
Aceca (Ford Engine)	Cpe	61-62	36000	6600
Greyhound (AC Engine)	2dS	59-63	23400	4800
Greyhound (Bristol Engine)	2dS	59-63	25800	4800
Cobra 260	Rds	62-	103200	24000
Cobra 289	Rds	63-65	115200	26400
Cobra 427	Rds	65-67	145800	33000
Cobra 289 Mk III	Rds	67-68	121200	27600
428	Cpe	66-73	29400	6000
428 Frua	Cab	66-73	42600	8400
ALFA ROMEO (I)				
RL	Tou	22-28	99000	22800
6C 1500	Sed	27-29	86400	19800
6C 1500	Tou	27-29	106200	24600
6C 1500	Rds	27-29	120000	27600
6C 1750	Rds	29-33	160800	36600
6C 1750	Tou	29-33	124800	28200
6C 1750	Sed	29-33	106200	24600
6C 1900	Cpe	32-34	97200	22200
6C 1900	Sed	32-34	88800	20400
6C 2300	Sed	34-39	105000	24000
6C 2300	Cpe	34-39	116400	26400
6C 2300	Cab	34-39	133800	30600
6C 2500 Turismo	4dS	39-42	37800	7800
6C 2500 Sport	Cab	39-42	79200	18600
6C 2500 Sport	2dS	39-42	63000	14400
6C 2500 Super Sport	Cpe	39-42	79200	18600
6C 2500 Super Sport	Cab	39-42	97200	22200
6C 2500 Turismo	4dS	47-50	35400	7800
6C 2500 S Freccia d'Oro	2dS	46-53	58200	13200
6C 2500 Sport	Cab	46-53	73200	16800
6C 2500 Super Sport	Cab	46-53	88800	20400
6C 2500 Super Sport	Cpe	46-53	73200	16800
1900	4dS	50-54	12600	2400
1900 ti	4dS	52-54	13800	2400
1900 Super	4dS	54-59	11400	2400
1900 ti Super	4dS	54-57	15000	3000
1900 Primavera	2dS	55-57	15000	3000
1900 Sprint	Cpe	51-54	42000	9000
1900 Sprint	Cab	51-54	55800	12000
1900 Super Sprint	Cpe	54-55	46200	9600
1900 C Super Sprint	Cpe	56-58	42600	9000
2000	4dS	58-62	10800	2400
2000 Spider	Cab	58-61	22800	4200
2000 Sprint	Cpe	60-62	18600	3600
2600	4dS	62-69	12000	2400
2600 De Luxe OSI	4dS	65-69	15000	3000
2600 Sprint	Cpe	62-67	19800	4200
2600 Sprint Zagato	Cpe	65-67	48000	10200
2600 Spider	Cab	62-65	25200	4800
Giulietta Berlina	4dS	55-63	10800	1800
Giulietta Berlina ti	4dS	57-65	12600	2400
Giulietta Sprint	Cpe	54-62	16200	3000
Giulietta Sprint Veloce S I	Cpe	56-58	23400	4800
Giulietta Sprint Veloce S II	Cpe	58-62	19200	4800
Giulietta Sprint Speciale	Cpe	57-62	23400	4800
Giulietta Sprint Zagato	Cpe	58-61	56400	12000
Giulietta Sprint Zagato	Cpe	61-62	67200	13800
Giulietta Spider	Cab	55-62	19800	3600
Giulietta Spider Veloce S I	Cab	56-60	21000	3600
Giulietta Spider Veloce S II	Cab	60-62	22800	4200
Giulia 1600 Sprint	Cpe	62-64	15000	3000
1300 Sprint	Cpe	62-65	13200	2400
Giulia 1600 Spider	Cab	62-65	19200	3600
Giulia 1600 Spider Veloce	Cab	64-65	21000	3600
Giulia 1600 Ti	4dS	62-67	7800	1200
Giulia 1600 Ti Super	4dS	63-64	20400	3600
Giulia 1300/1300 Ti	4dS	64-72	6600	1200
Giulia 1600 Super	4dS	65-72	8400	1200
Giulia 1600 S	4dS	68-70	7200	1200
Giulia 1300 Super	4dS	70-72	6600	1200
Giulia Super/N. Super 1,3	4dS	72-77	6000	1200
Giulia Super/N. Super 1.6	4dS	72-77	6600	1200
Giulia 1600 Sprint GT	Cpe	63-66	11400	2400
Giulia 1600 Sprint Speciale	Cpe	63-66	21000	4800
Giulia 1600 Sprint Veloce	Cpe	65-68	12600	3600
Giulia 1600 Sprint GTC	Cab	64-66	16800	2400
TZ 1	Com	63-65	114600	25200
Giulia 1600 Sprint GTA	Cpe	65-67	37200	7200
Giulia 1300 GT Junior	Cpe	66-72	9600	2400
Giulia 1300 GTA Junior	Cpe	68-72	30000	6000
Giulia GT 1.3/1.6 Junior	Cpe	72-76	8400	1200
Giulia 1300 GT Junior Zagato	Cpe	70-72	15000	3000
Giulia 1600 GT Junior Zagato	Cpe	72-76	16200	3000
1750 GT Veloce	Cpe	67-72	10800	1800
2000 GT Veloce	Cpe	71-77	10200	1800
1600 Spider Duetto	Cab	66-68	13800	2400
1750 Spider Veloce	Cab	67-69	14400	2400

Escaneado con CamScanner

1750 Spider Veloce	Cab	69-72	10800	2400
1300 Spider Junior	Cab	68-69	12600	2400
1300 Spider Junior	Cab	69-75	10200	1800
1600 Spider Junior	Cab	72-75	9600	1800
2000 Spider Veloce	Cab	71-77	10800	1800
Spider 1.6/2.0	Cab	77-82	9000	1800
1750 Berlina	4dS	67-72	6000	2400
2000 Berlina	4dS	71-77	6600	1200
Montreal	Cpe	70-77	18600	3600
Alfasud	Sed	72-80	1800	600
Alfasud Giardinetta	Sta	75-80	1800	600
Alfasud Sprint	Cpe	76-79	3000	600
Alfasud Sprint Veloce	Cpe	79-83	3000	600
Alfetta	4dS	72-84	2400	600
Alfetta 2000	4dS	77-84	2400	600
Alfetta GT	Cpe	74-76	3000	600
Alfetta GTV 2000	Cpe	76-80	3600	600
Alfetta GTV 6 2.5	Cpe	79-87	4800	600
Alfa 6	4dS	79-86	2400	600
Giulietta	4dS	78-85	2400	600

AMILCAR (F)

CC	Rds	21-30	21000	4200
CG	Tou	21-30	18600	3600
C4	Rds	22-25	18600	3600
G/L/M	2dS	25-35	13800	3000
G/L/M	Tou	25-35	16800	3600
CGS	Rds	26-29	27600	5400
CGSs	Rds	26-29	30000	6000
C6	Rds	26-30	45600	8400
C8/C8S	Cab	29-33	20400	4200
N° PT.gase	Rds	35-37	21000	4200
N° PT.gase	Sed	35-37	15600	3000

ASA (I)

1000 GT	Cpe	62-68	22800	4800
1000 GT	Cab	63-66	25200	4800
411	Cpe	65-68	16200	3600

ASTON MARTIN (GB)

1,5 Litre SV	Rds	21-25	60600	13200
1,5 Litre OHC	Rds	27-32	79800	16800
International	Rds	27-32	103200	24000
Le Mans	Rds	32-33	115800	27000
Ulster	Rds	34-36	135000	32400
MK II	Tou	34-36	64200	13800
MK II	2dS	34-36	50400	10800
MK II	Rds	34-36	79200	16800
MK II	Cab	34-36	59400	12600
2 Litre	Tou	36-39	47400	10200
2 Litre	Cab	36-40	47400	10200
2 Litre	Rds	36-40	66000	14400
2 Litre	2dS	36-40	33600	6600
2 Litre (DB 1)	Rds	48-50	58800	12600
DB 2	Cpe	49-53	48000	13800
DB 2	Cab	49-53	72000	16800
DB 2/4	Cpe	53-55	43200	9000
DB 2/4	Cab	53-55	66600	15600
DB 2/4 Mk II	Cab	55-57	66600	15600
DB 2/4 Mk II	Cpe	55-57	43200	9000
DB 2/4 Mk III	Cab	57-59	79200	18600
DB 2/4 Mk III	Cpe	57-59	42000	10200
DB 4	2dS	58-63	57000	12000
DB 4 GT	Cpe	59-63	153600	39600
DB 4 Convertible	Cab	61-63	106200	24600
DB 5	Cpe	63-65	67200	13800
DB 5 Vantage	Cpe	63-65	70200	14400
DB 5 Volante	Cab	63-66	96000	22200
DB 6	Cpe	65-70	48600	10200
DB 6 Vantage	Cpe	65-70	55800	12000
DB 6 Volante	Cab	66-70	87600	19800
DBS	Cpe	66-73	27600	6000
DBS Vantage	Cpe	66-73	37200	7800
DBS V8	Cpe	69-72	30600	6600
V8	Cpe	73-78	37800	8400
V8	Cpe	78-86	43800	9000
V8 Vantage	Cpe	77-86	46800	9600
V8 Volante	Cab	78-86	66000	15000
Lagonda	4dS	76-86	27600	6000

AUDI (D)

Front UW 225	4dS	35-38	25800	6000
Front UW 225	Cab	35-38	33600	7200
Typ 920	Cab	38-40	35400	7800
72	2dS	65-68	3000	600
80	2dS	66-68	3000	600
Super 90	2dS	66-70	3600	600
60	Sed	68-72	2400	600
60 Variant	Sta	68-72	3000	600
75	Sed	68-72	3000	600
75 Variant	Sta	68-72	3000	600
100	4dS	68-76	3000	600
100 S/LS	4dS	68-76	2400	600
100 S Coupe	Cpe	70-76	6000	1200
80	Sed	72-78	1800	600
80 GT / GTE	Sed	72-78	2400	600
50	2dS	75-78	1200	600
Quattro Turbo	Cpe	80-89	7800	1200
Quattro Turbo Sport	Cpe	83-86	47400	10200
Quattro Turbo 20V	Cpe	89-91	9600	1200

AUSTIN (GB)

A 30	Sed	51-56	3600	600
A 30 Countryman	Sta	54-56	4200	1200
A 35	Sed	56-59	4200	600
A 35 Countryman	Sta	56-62	4200	1200
A 40 Dorset/Devon	Sed	47-52	4800	1200
A 40 Sports	Cab	50-53	8400	1800
A 40 Somerset	Sed	52-54	4200	1200
A 40 Somerset	Cab	52-54	8400	1800
A 40 Farina	2dS	58-68	3600	600
A 40 Farina Countryman	Sta	58-68	4200	600
A 40/A 50 Cambridge	4dS	54-57	4800	1200
A 55 Cambridge	4dS	57-61	4200	1200
A 60 Cambridge	4dS	61-69	4800	1200
A 70 Hampshire	4dS	48-50	5400	1200
A 70 Hereford	Cab	50-52	7800	1200
A 70 Hereford	4dS	50-54	4800	1200
A 90 Atlantic	Cab	48-50	21000	3600
A 90 Atlantic	Cpe	49-52	16800	3000
A 90 Westminster	4dS	54-56	4800	1200
A 95/A 105 Westminster	4dS	56-59	5400	1200
A 99 Westminster	4dS	59-61	5400	1200
A 110 Westminster	4dS	61-68	5400	1200
A 125 Sheerline	4dS	47-53	10200	1800
A 125 Sheerline	Plm	47-53	11400	1800
A 135 Princess	Plm	47-59	12000	1800
A 135 Princess	4dS	47-59	11400	1800
FX 3 Taxi	Plm	48-58	6000	1200
FX 4 Taxi	Plm	58-72	4800	1200
FX 4 Taxi	Plm	72-84	5400	1200
Champ	Off	54-56	9600	1800
Mini 850 Mk I	2dS	59-67	5400	1200
Mini 850 Countryman	Sta	60-67	6000	1200
Mini Cooper 997	2dS	61-64	9600	1800
Mini Cooper S 1071	2dS	63-64	12000	2400
Mini Cooper S 970	2dS	64-	13200	2400
Mini Cooper 998 Mk I	2dS	64-67	8400	1200
Mini Cooper S 1275 Mk I	2dS	64-67	12000	2400
Mini 850 / 1000 Mk II	2dS	67-69	4200	1200
Mini 1000 Countryman	Sta	67-69	5400	1200
Mini Cooper 998 Mk II	2dS	67-69	7800	1200
Mini Cooper S 1275 Mk II	2dS	67-69	10800	1800
Mini Moke	Cab	64-68	7800	1200
1100/1300	Sed	63-74	2400	600
1100/1300	Sta	66-74	2400	600
1300 GT	Sed	69-74	2400	600
3 Litre	Sed	68-71	3000	600
1800/2200	Sed	68-75	1800	600
Maxi	Sed	69-81	1800	600
Allegro	Sed	73-79	1200	600
Allegro	Sta	75-79	1200	600
Princess	Sed	75-82	1800	600

AUSTIN-HEALEY (GB)

100-4 BN 1	Rds	52-55	27600	5400
100-4 BN 2	Rds	55-56	30000	6000
100 S	Rds	54-55	92400	21000
100 M	Rds	55-56	36000	7200
100-6 BN 4	Rds	56-57	25200	4800
100-6 BN 6	Rds	57-59	27600	5400
3000 BN 7 Mk I	Rds	59-61	36600	7200
3000 BT 7 Mk I 2+2	Rds	59-61	30000	6000
3000 BN 7 Mk II	Rds	61-62	39000	7200
3000 BT 7 Mk II 2+2	Rds	61-62	31800	6000
3000 BJ 7 Mk IIa	Cab	62-64	34200	6600
3000 BJ 8 Mk III Ph. I	Cab	64-65	37200	7200
3000 BJ 8 Mk III Ph. II	Cab	65-68	39000	7200
Sprite Mk I	Rds	58-61	12000	2400
Sprite Mk II	Rds	61-62	9000	1800
Sprite Mk II 1100	Rds	62-64	8400	1800
Sprite Mk III	Cab	64-66	9000	1800
Sprite Mk IV / Mk V	Cab	66-71	9600	1800

AUTHI (E)

Morris 1100/1300	Sed	67-72	2400	600
Mini 850	2dS	68-70	2700	600
Mini 1000 E	2dS	68-70	4200	900
Mini 1275 C	2dS	68-70	5700	900
Mini Van	Sta	68-70	3000	900
Mini 850	2dS	71-75	1800	480
Mini 1000	2dS	71-75	2100	600
Mini 1275 GT	2dS	71-75	3900	900
Mini Cooper 1300	2dS	71-75	5250	1200
MG 1300 S	Sed	71-72	3300	600
Austin Victoria de Luxe	Sed	72-75	2400	600

AUTOBIANCHI (I)

Bianchina 500 DB	Cpe	57-63	4200	1200
Bianchina 500 Convertibile	Cab	60-69	6000	1200
Bianchina 500 DBA	2dS	62-69	3000	600
Bianchina 500 Panoramica	Sta	60-70	2400	600
Bianchina 500 Giardiniera	Sta	70-77	2400	600
Stellina	Cab	64-65	5400	1200
Primula	Sed	64-70	2400	600
Primula Coupe	Cpe	65-68	2400	600
Primula Coupe S	Cpe	68-70	3000	600
A 111	2dS	69-72	1800	600
A 112-900	2dS	69-85	1800	600
A 112-1000	2dS	73-85	1800	600
A 112 Abarth	2dS	71-77	2400	600
A 112 Abarth 70HP	2dS	74-85	3000	600

BENTLEY (GB)

3 Litre	Tou	21-27	115800	26400
3 Litre	Rds	21-27	121800	27600
3 Litre	4dS	21-27	89400	20400
6,5 Litre	Rds	26-31	334200	76200
6,5 Litre	Plm	26-31	202800	46200
6,5 Litre	Tou	26-31	305400	69600
4,5 Litre	Cab	27-31	147600	33600
4,5 Litre	Tou	27-31	163200	37200
4,5 Litre	4dS	27-31	98400	22800
4,5 Litre	Rds	27-31	173400	39600
4,5 Litre	Cpe	27-31	109200	25200
4,5 litre Supercharged	Rds	29-32	510000	116400
4,5 litre Supercharged	Tou	29-32	466200	106200
8 Litre	Plm	30-31	358200	79800
8 Litre	Tou	30-31	510000	115200
8 Litre	Cab	30-31	462000	103800
3,5 Litre	Sed	33-36	48000	11400
3,5 Litre	Sdc	33-36	51600	12600
3,5 Litre	Cab	33-36	70800	16800
3,5 Litre	Tou	33-36	76800	18000
4,25 Litre	Cab	36-39	85200	19800
4,25 Litre	Sdc	36-39	57000	13800
4,25 Litre	Tou	36-39	88800	20400
4,25 Litre	Sed	36-39	52200	12600
Mark VI	Cab	46-52	60000	12000
Mark VI	4dS	46-52	27000	5400
R-Type	4dS	52-55	30000	6000
R-Type	Cab	52-55	67800	15600
R-Type Continental	Cpe	52-55	119400	27600
S 1	4dS	55-59	32400	6000
S 1	Cab	55-59	72600	14400
S 1 Continental	Cpe	55-59	73200	16800
S 1 Continental	Cab	55-59	125400	28800
S 1 Cont. Flying Spur	4dS	58-59	67800	15600
S 2	4dS	59-62	30600	6000
S 2	Cab	59-62	64800	15000
S 2 Continental	Cab	59-62	91200	21000
S 2 Continental	Cpe	59-62	67800	15600
S 2 Cont. Flying Spur	4dS	59-62	63600	15000
S 3	4dS	62-66	34800	6600
S 3	Cab	62-66	54000	12600
S 3 Continental	Cab	62-66	91200	21000
S 3 Continental	Cpe	62-66	73800	16800
S 3 Cont. Flying Spur	4dS	62-66	81000	18600
T 1	Sed	65-70	25200	4800
T 1	Sed	70-77	22800	4800
T 1 Mulliner/Park Ward	Cpe	66-70	34800	6600
T 1 Mulliner/Park Ward	Cab	67-70	46800	9600
Corniche	Cab	71-84	46800	10800
Corniche	Cpe	72-84	34800	6600
T 2	Sed	77-80	27600	5400
Mulsanne / Mulsanne S	4dS	80-92	37800	7200
Mulsanne Turbo / Turbo R	4dS	82-92	43200	8400
Eight	4dS	84-92	33600	6600
Continental	Cab	84-92	72600	16800

BMW (D)

3/15 PS	2dS	28-32	10200	2400
3/15 PS	Cab	28-32	12600	2400
3/15 PS	Tou	28-32	13200	3000
3/15 PS	Rds	28-32	13800	3000
3/20 PS	Rds	32-34	15000	3000
3/20 PS	2dS	32-34	10800	2400
3/20 PS	Tou	32-34	13800	3000
3/20 PS	Cab	32-34	13200	3000
303	2dS	33-34	13200	3000
303	Cab	33-34	17400	3600
309	2dS	34-36	11400	2400
309	Cab	34-36	14400	3000
315/1 Sport	Rds	34-36	52200	12600
315	Cab	34-36	25800	6000
315	2dS	34-37	13200	3000
319/1 Sport	Rds	34-36	57000	13800
319	Cab	35-37	28200	6000
319	2dS	35-37	16200	3600
320 / 321	2dS	37-41	18000	3600
320 / 321	Cab	37-41	28200	6000
326	Cab	36-41	51600	12600
326	4dS	36-41	21600	4200
327	Cab	37-41	66000	15600
327	Cpe	38-41	48000	11400
327/28	Cpe	38-41	59400	13800
327/28	Cab	38-41	70200	16800
328	Rds	37-39	116400	27000
335	Sed	39-41	35400	7800
501	4dS	52-55	13800	2400
501	4dS	55-58	12600	2400
501 V8	4dS	55-58	13800	2400
502 2,6 Liter	4dS	54-61	13800	2400
502 3,2 Liter	4dS	55-61	18000	3000
502 3,2 Liter Super	4dS	57-61	19800	3600
503	Cab	56-59	72000	16800
503	Cpe	56-59	47400	10200
507	Cab	56-59	162000	37200
2600	4dS	61-63	13800	2400
3200 L	4dS	61-63	18000	3000
3200 S	4dS	61-63	19800	3600
3200 CS	Cpe	62-65	27000	5400

Escaneado con CamScanner

COTIZACIÓN

MARCA Y MODELO	Carroc.	Años	euros +	euros -
Isetta 250	Cpe	55-62	6600	1200
Isetta 300	Cpe	55-62	7200	1200
600	2dS	57-59	7200	1200
700	2dS	59-62	4200	600
700 Coupe	Cpe	59-64	4800	1200
700 Sport	2dS	60-64	4800	1200
700 Sport Coupe	Cpe	60-63	6000	1200
700 Cabriolet	Cab	61-64	8400	1200
700 LS	2dS	62-65	4200	600
700 LS Coupe	Cpe	64-65	5400	1200
1500	4dS	62-64	4800	1200
1600	4dS	64-66	5400	1200
1800	4dS	63-72	5400	1200
1800 Ti	4dS	64-66	9000	1800
1800 Tisa	4dS	64-65	18600	3000
2000	4dS	66-72	5400	1200
2000 Ti/tii/tilux	4dS	66-72	9600	1800
2000 C/CS	Cpe	65-69	10800	1800
1600-2	2dS	66-71	3600	600
1600-2 Cabrio	Cab	67-71	10800	1800
1600 ti	2dS	67-68	5400	1200
1502	2dS	75-77	3000	600
1602	2dS	71-75	4200	600
1600 Touring	3dS	71-73	4800	1200
1802	2dS	71-75	4200	1200
1800/1802 Touring	3dS	71-74	5400	1200
2002	2dS	68-75	4800	1200
2000/2002 Touring	3dS	71-74	6000	1200
2002 Targa	2dS	71-75	9600	1800
2002 Cabrio	Cab	71-75	13200	2400
2002 ti/tii	2dS	68-75	7800	1200
2002 ti/tii Touring	3dS	71-74	8400	1200
2002 Turbo	2dS	73-75	13200	2400
2500	4dS	68-77	5400	1200
2800	4dS	68-74	6000	1200
2.8 L	4dS	75-77	5400	1200
3.0 S/Si	4dS	71-77	9000	1800
3.3 L/Li	4dS	74-77	9600	1800
2800 CS	Cpe	68-71	10800	1800
3.0 CS/CSi	Cpe	71-75	12600	2400
3.0 CSL	Cpe	71-75	20400	3600
2.5 CS	Cpe	74-75	9000	1800
316 / 318	2dS	75-80	1800	600
320 / 320i	2dS	75-77	2400	600
320/6	2dS	77-82	2400	600
323i	2dS	78-82	3000	600
323i Baur	Cab	78-82	5400	1200
518	4dS	74-81	2400	600
520 / 520i	4dS	74-77	2400	600
520/6	4dS	77-81	3000	600
525	4dS	73-81	3000	600
528 / 528i	4dS	75-81	3600	600
M 535i	4dS	80-81	4200	1200
628 CSi/633 CSi	Cpe	76-88	7800	1200
635 CSi	Cpe	78-89	9000	1800
M 635 CSi	Cpe	84-89	11400	2400
728 - 733i	4dS	77-80	3600	600
M1	Cpe	78-81	72600	16800
BORGWARD (D)				
Hansa 1500	Sed	50-51	7200	1200
Hansa 1500	Cab	50-51	10200	1800
Hansa 1800	Sed	52-54	7200	1800
Hansa 2400	4dS	52-55	12600	2400
Hansa 2400	4dS	55-58	13200	2400
Isabella	Cab	54-57	16200	3000
Isabella	2dS	54-61	7800	1200
Isabella	Sta	55-61	8400	1200
Isabella TS	2dS	55-61	8400	1200
Isabella TS	Cab	59-61	18000	3000
Isabella Coupe	Cpe	57-61	14400	2400
P 100	4dS	60-61	12600	2400
BUGATTI (F)				
Brescia	Rds	20-26	89400	21000
30	Tou	22-26	108600	25200
35 / 35 A	Com	24-30	376200	87000
35 C compress.	Com	26-30	421800	98400
35 T	Com	27-30	396000	91800
35 B compress.	Com	27-30	446400	103200
37 / 37 A	Rds	26-31	183600	42600
40	Rds	26-30	119400	27600
40	Tou	26-30	105600	24600
40	Cpe	26-30	94200	22200
43 / 43 A	Tou	27-31	330000	75600
44	Cab	27-30	110400	26400
44	Rds	27-30	131400	30600
44	Tou	27-30	118200	27600
46	2dS	29-36	144000	33600
46	Cab	29-36	275400	64800
49	Cab	30-34	175200	41400
49	2dS	30-34	121200	28200
55	Rds	32-35	497400	115200
57 Ventoux	2dS	34-39	250200	57000
57 Stelvio	Cab	36-39	293400	181800
57 Atalante	Cpe	37-39	535800	124200
57 Galibier	4dS	37-39	186000	43800
57 C Stelvio	Cab	37-39	325200	74400
57 C Atalante	Cpe	37-39	577200	133200
CADILLAC (US)				
61	Sed	46-49	16200	3000
61	Cpe	46-49	18600	3000
62	Sed	46-49	16200	3000
62	Cab	46-49	35400	6600
62	Cpe	46-49	19200	3600
62 De Ville	Htp	49-	25200	4200
60 Special	Sed	46-49	19800	3600
75 Fleetwood	Sed	46-49	20400	3600
75 Fleetwood	Plm	46-49	24000	4800
61	Sed	50-51	14400	2400
61	Cpe	50-51	17400	3600
62	Cab	50-52	28800	5400
62	Sed	50-52	14400	2400
62	Cpe	50-52	19800	3600
62 De Ville	Htp	50-52	18600	3600
60-S	Sed	50-52	19200	3600
75 Fleetwood	Sed	50-52	20400	3600
75 Fleetwood	Plm	50-52	21600	4200
62	Cpe	53-	23400	4200
62	Sed	53-	16800	3000
62	Cab	53-	34800	6600
62 De Ville	Htp	53-	26400	4800
60-S	Sed	53-	23400	4200
75 Fleetwood	Plm	53-	28200	5400
75 Fleetwood	Sed	53-	25800	4800
Eldorado	Cab	53-	62400	12600
62	Sed	54-56	13800	2400
62	Cpe	54-56	22200	4200
62	Cab	54-56	33000	6600
62 De Ville	Htp	54-56	21600	3600
60-S	Sed	54-56	22200	3600
75 Fleetwood	Plm	54-56	26400	5400
75 Fleetwood	Sed	54-56	22200	4200
Eldorado	Cab	54-	46800	9000
Eldorado	Cab	55-	33600	6600
Eldorado Biarritz	Cab	56-	31200	6000
Eldorado Seville	Htp	56-	28200	5400
62	Cab	57-	31200	6000
62	Htp	57-58	18600	3000
62	Sed	57-58	12000	1800
62	Cab	58-	27000	5400
62 De Ville	Htp	57-	21000	4200
62 De Ville	Htp	58-	17400	3000
Fleetwood 60 Special	Sed	57-58	15000	3000
75 Fleetwood	Plm	57-58	19200	3600
75 Fleetwood	Sed	57-58	16800	3000
Eldorado Biarritz	Cab	57-	32400	6000
Eldorado Biarritz	Cab	58-	28800	5400
Eldorado Seville	Htp	57-	22200	3600
Eldorado Seville	Htp	58-	20400	3600
Eldorado Brougham	Sed	57-60	24600	4800
62	Cab	59-	37200	7200
62	Sed	59-60	13200	1800
62	Htp	59-60	16800	3000
62	Cab	60-	31200	6000
62 De Ville	Htp	59-60	19800	3600
Fleetwood 60 Special	Sed	59-60	18600	3600
67 Fleetwood 75	Sed	59-60	22200	3600
67 Fleetwood 75	Plm	59-60	23400	4200
Eldorado Seville	Htp	59-60	28800	5400
Eldorado Biarritz	Cab	59-	63600	12600
Eldorado Biarritz	Cab	60-	51600	10200
62	Sed	61-62	10200	1800
62	Htp	61-62	13800	2400
62	Cab	61-62	22200	4200
62 De Ville	Htp	61-62	15000	2400
Fleetwood 60 Special	Sed	61-62	12600	2400
67 Fleetwood 75	Sed	61-62	14400	2400
67 Fleetwood 75	Plm	61-62	18600	3000
Eldorado Biarritz	Cab	61-62	28200	4800
62	Sed	63-64	8400	1200
62	Cab	63-64	19800	3600
62	Htp	63-64	11400	1800
62 De Ville	Htp	63-64	12600	1800
Fleetwood 60 Special	Sed	63-65	11400	1800
67 Fleetwood 75	Plm	63-65	16200	3000
67 Fleetwood 75	Sed	63-65	13200	2400
Eldorado Biarritz	Cab	63-64	19200	3600
Calais	Htp	65-68	9000	1200
Calais	Sed	65-68	7800	1200
De Ville	Cab	65-68	15000	3000
De Ville	Htp	65-68	9600	1800
De Ville	Sed	65-68	7800	1200
Sixty Special	Sed	66-68	9000	1800
Seventy Five	Plm	66-	15600	3000
Seventy Five	Sed	66-	12600	2400
Series 75	Sed	67-68	9600	1800
Series 75	Plm	67-68	10200	1800
Fleetwood Brougham	Sed	66-68	8400	1200
Fleetwood Eldorado	Cab	65-66	16200	3000
Fleetwood Eldorado	Htp	67-68	10800	1800
Calais	Sed	69-70	6000	1200
Calais	Htp	69-70	7200	1200
De Ville	Sed	69-70	6600	1200
De Ville	Htp	69-70	7200	1200
De Ville	Cab	69-70	14400	2400
Sixty	Sed	69-70	7800	1200
Series 75	Sed	69-70	7200	1200
Series 75	Plm	69-70	7800	1200
Fleetwood Eldorado	Htp	69-70	8400	1200
Fleetwood Eldorado	Htp	71-75	9000	1200
Fleetwood Eldorado	Cab	71-75	14400	2400
Seville	4dS	76-79	5400	1200
Seville	4dS	80-85	6000	1200
CISITALIA (I)				
202 Berlinetta	Cpe	47-54	73800	16800
202	Cab	47-54	57600	13200
CITROËN (F)				
A	Cpe	19-21	15600	3000
A	Sed	19-21	9600	1800
A	Tou	19-21	13800	2400
B 2	Pic	21-25	9600	1800
B 2	Cpe	21-25	12000	2400
B 2	Sed	21-25	10200	1800
B 2	Tou	21-25	13200	2400
C 3 / 5CV	Rds	22-26	9000	1800
C 3 / 5CV	Cab	22-26	10200	1800
C 3 / 5CV	Tou	22-26	11400	2400
B 10	4dS	24-25	7200	1200
B 10	Tou	24-25	10800	1800
B 12	Cab	25-26	11400	2400
B 12	Sed	25-26	8400	1200
B 12	Tou	25-26	10800	1800
B 14	4dS	26-28	9000	1800
B 14	Cab	26-28	11400	2400
B 14	Cpe	26-28	10800	2400
B 14	Tou	26-28	11400	2400
C 4	Cab	28-32	18000	3600
C 4	4dS	28-32	10200	1800
C 4	Tou	28-32	17400	3600
C 4	Cpe	28-32	13800	3000
C 6	Cab	28-32	31800	6000
C 6	Tou	28-32	18600	3600
C 6	4dS	28-32	12600	2400
C 6	Cpe	28-32	15600	3000
Rosalie 8	Sed	32-35	8400	1800
Rosalie 10	4dS	32-35	10200	1800
Rosalie 10	2dS	32-35	11400	2400
Rosalie 10	Cab	32-35	13800	2400
Rosalie 15	Plm	32-34	13200	2400
Rosalie 15	Sed	32-34	12000	1800
TA 7	4dS	34-40	11400	2400
TA 7	Cpe	36-39	16800	3000
TA 7	Cab	36-39	27600	5400
TA 11	Cab	35-39	30000	6000
TA 11	4dS	36-40	11400	1800
TA 11 B / BL	4dS	45-52	10800	1800
TA 11 B / BL avec malle	4dS	52-57	9600	1800
TA 11 C Commerciale	Sta	54-57	12000	2400
TA 15 Six	4dS	38-39	21000	3600
TA 15 Six D	4dS	47-52	17400	3000
TA 15 Six D	4dS	52-55	16200	3000
TA 15 Six H	4dS	54-55	18600	3000
2 CV	CbL	48-55	4200	1200
2 CV	CbL	55-63	3000	600
2 CV	CbL	63-70	3000	600
2 CV 4x4	4dS	58-67	7200	1200
2 CV 4 / 2 CV 6	CbL	70-74	2400	600
2 CV 4 / 2 CV 6	CbL	74-79	2400	600
2 CV 6 SpTcial / Club	CbL	79-90	2400	600
2 CV 6 Charleston	CbL	80-90	3000	600
Dyane	CbL	67-83	2400	600
MThari	Tou	68-87	4800	1200
Ami 6	4dS	61-69	2400	600
Ami 8	4dS	69-78	2400	600
Ami Super	4dS	73-76	2400	600
M 35	Cpe	69-	12600	2400
DS 19	4dS	55-65	10800	1800
DS 19	4dS	65-68	9600	1800
DS 19 Cabriolet	Cab	61-65	40200	7800
ID 19	4dS	57-64	9000	1800
ID 19	4dS	65-67	8400	1200
ID 19	4dS	67-69	7800	1200
ID 19 Break	Sta	58-69	8400	1200
DS 21	4dS	65-72	9600	1800
DS 21 Cabriolet	Cab	65-71	45000	8400
DS 20	4dS	68-75	7200	1200
ID 20	4dS	68-70	6600	1200
ID 20/21 Break	Sta	69-75	8400	1200
D Special/Super	4dS	70-75	6600	1200
DS 23	4dS	72-75	10800	1800
DS 23 Break	Sta	72-75	12000	2400
SM	Cpe	70-75	14400	2400
CHEVROLET (US)				
Bel Air	Cab	53-54	24600	4800
Bel Air	Sed	53-54	10200	1800
Bel Air	Htp	53-54	15000	3000
Bel Air	Htp	55-57	21600	3600
Bel Air	Cab	55-57	39600	7800
Bel Air	Sed	55-57	10800	1800
Bel Air	Sta	55-57	12000	2400
Bel Air	Htp	58-	12000	1800
Bel Air	Sed	58-	9600	1800
Bel Air Impala	Cpe	58-	24600	6000
Bel Air Impala	Cab	58-	33600	6000

Escaneado con CamScanner

Station Wagon	Sta	58-	9000	1800
Nomad	Sta	58-	10800	1800
Biscayne	Sed	59-60	8400	1800
Chevy II / Nova	Sed	62-64	6000	1200
Chevy II / Nova	Htp	62-64	8400	1200
Nova SS	Htp	63-64	12000	1800
Biscayne	Sta	61-64	7200	1200
Biscayne	Sed	61-64	6600	1200
Bel	Sed	61-64	7200	1200
Bel Air	Htp	61-62	14400	2400
Bel Air	Sta	62-64	9000	1800
Impala	Cab	61-64	16200	3000
Impala	Sed	61-64	6600	1200
Impala	Htp	61-64	13200	2400
Impala	Sta	62-64	9600	1200
Impala	Sed	60-64	8400	1200
Corvair	Cpe	60-64	9000	1800
Corvair	Sed	65-69	7200	1200
Corvair	Htp	65-69	8400	1200
Corvair	Sed	61-64	8400	1200
Corvair	Cpe	60-64	9600	1800
Corvair Monza	Cab	62-64	14400	2400
Corvair Monza	Sed	65-67	8400	1200
Corvair Monza	Cab	65-69	11400	1800
Corvair Monza	Htp	65-69	9600	1800
Corvair Monza	Cpe	62-64	10200	1800
Corvair Monza Spyder	Cab	62-64	11400	1800
Corvair Monza Spyder	Cab	65-66	13200	2400
Corvair Corsa	Cpe	65-66	10200	1800
Corvair Corsa	Sta	61-65	9000	1800
Corvair Greenbrier	Cpe	67-69	12000	2400
Camaro	Cab	67-69	15000	2400
Camaro	Cpe	70-73	9000	1800
Camaro	Cpe	67-69	13200	2400
Camaro SS 350	Cab	67-69	16200	3000
Camaro SS 350	Cpe	70-73	10800	1800
Camaro SS 350	Cab	67-69	19200	3600
Camaro SS 396	Cpe	67-69	16200	3000
Camaro SS 396	Cpe	70-73	12000	2400
Camaro SS 396	Cpe	67-	30000	6000
Camaro Z 28	Cpe	68-69	15600	3000
Camaro Z 28	Cpe	70-73	10800	1800
Camaro Z 28	Cab	53-	66600	12600
Corvette	Cab	54-	42000	7800
Corvette	Cab	55-	46200	9000
Corvette	Cab	55-	50400	9600
Corvette	Cab	56-57	46200	9000
Corvette	Cab	58-62	37200	7200
Corvette	Cpe	63-	34800	7800
Corvette	Cab	63-	32400	6000
Corvette Sting Ray	Cab	64-67	32400	6000
Corvette Stingray	Cpe	64-67	27600	5400
Corvette Stingray	Cpe	68-69	20400	3600
Corvette Stingray	Cab	68-69	25200	4800
Corvette	Cab	70-72	22800	4800
Corvette	Cpe	70-72	16200	3000
Corvette	Cab	73-75	19200	3600
Corvette	Cpe	73-75	16200	3000

DAIMLER (GB)

30 HP	Tou	20-25	39600	7800
16 HP	4dS	24-29	23400	4200
15 HP	Cab	33-36	33600	6600
15 HP	4dS	33-36	21000	3600
15 HP	Cab	37-40	31200	6000
15 HP	4dS	37-40	19200	3600
Light 20	4dS	36-40	21000	3600
20 HP	4dS	36-40	21000	3600
20 HP	Tou	36-40	31200	6000
20 HP	Plm	36-40	23400	4200
20 HP	Cab	36-40	38400	7200
25 HP	4dS	35-	24600	4200
Light Straight 8	4dS	36-38	25800	4200
Straight 8	Cab	36-40	39600	7800
Straight 8	4dS	36-40	28800	6000
4 Litre	Plm	38-40	27600	5400
4 Litre	4dS	38-40	25200	4800
DB 18	Cab	39-50	19200	3600
DB 18	4dS	39-50	13200	2400
DB 18 Consort	4dS	49-53	12000	2400
DB 18 Special Sports	Cab	48-53	30000	6000
DE 27	Plm	46-51	18000	3000
DE 27	4dS	46-51	15600	3000
DE 36	Plm	46-53	23400	4200
DE 36	4dS	46-53	19800	3600
Regency	Cab	51-52	28800	6000
Regency	4dS	51-56	9000	1800
Regency Sportsman	4dS	54-55	16200	3000
Conquest	Cab	53-58	21000	4200
Conquest	4dS	53-58	7800	1200
Conquest Roadster	Rds	53-58	28200	5400
Conquest-Century	4dS	54-58	9600	1800
Regina	Plm	54-56	13800	2400
One-O-Four	4dS	55-59	10200	1800
DK 400	Plm	56-60	13200	2400
Majestic	4dS	58-62	12000	2400
Majestic Major	4dS	59-67	13800	2400
SP 250 Dart	Cab	59-64	27000	5400
2,5 Litre Saloon	4dS	62-67	19800	3600
V8 250	4dS	67-69	17400	3000
Majestic Limousine	Plm	61-68	14400	2400

DS 420	Plm	68-84	18600	3600
Sovereign 420	4dS	66-69	12000	2400
Sovereign 2.8	4dS	69-73	7800	1800
Sovereign 4.2	4dS	69-73	9000	1800
Sovereign Series II	4dS	73-79	9000	1800
Sovereign Coupe	2dS	73-77	14400	2400
Sovereign Series III	4dS	79-86	10200	1800
Double-Six	4dS	72-79	10800	1800
Double-Six Coupe	2dS	73-77	15600	3000
Double-Six Series III	4dS	79-90	12000	2400

DATSUN (J)

Fairlady Sport 1200/1500	Cab	59-65	7200	1800
Fairlady Sport 1600	Cab	66-70	6600	1800
Sports 2000	Cab	67-70	9000	1800
240 Z	Cpe	69-74	7800	1800
260 Z	Cpe	74-79	7800	1200
280 ZX	Cpe	79-83	7200	1200

DE TOMASO (I)

Vallelunga	Cpe	66-67	24000	4800
Mangusta	Cpe	66-72	36000	7200
Pantera L	Cpe	70-77	27600	5400
Pantera L	Cpe	78-83	32400	6000
Pantera GT/GTS	Cpe	72-80	34800	6600
Pantera GTS	Cpe	81-90	37200	7200
Deauville	4dS	70-85	15600	3000
Longchamp	2dS	72-85	19200	3600

DELAGE (F)

DE	4dS	21-23	25800	6000
DE	Tou	21-23	45000	10800
DI / DIS	4dS	23-28	30600	6600
DI / DIS	Tou	23-28	52800	12600
D6 / DS	Plm	30-33	32400	7200
D6 / DS	Cab	30-33	58800	13800
D6 / DS	4dS	30-33	30000	6600
D8 / D8S	4dS	29-33	49200	12000
D8 / D8S	Tou	29-33	106200	24600
D8 / D8S	2dS	29-33	71400	16800
D8-15	4dS	32-34	32400	7200
D8-15	2dS	32-34	34800	7800
D4	4dS	33-35	11400	2400
D4	Cpe	33-35	13800	3000
D6-60 / 65	Cab	34-37	94800	22200
D6-60 / 65	4dS	34-37	25800	5400
D8-85 / 105	Cab	34-35	130800	30600
D8-85 / 105	2dS	34-35	82800	19200
D8-85 / 105	4dS	34-35	34800	7800
DI 12	Sed	36-38	13800	3000
D6-70 / 75 / 80	2dS	37-39	58800	13800
D6-70 / 75 / 80	4dS	37-39	25800	5400
D6-70 / 75 / 80	Cab	37-39	100200	23400
D8-100 / 120	Cab	36-39	213000	49800
D8-100 / 120	2dS	36-39	130800	30600
D8-100 / 120	4dS	36-39	40800	8400
DI 50	Sed	38-40	10200	2400
D6 3 litres	Cab	46-54	77400	18600
D6 3 litres	4dS	46-54	15600	3000
D6 3 litres	2dS	46-54	38400	8400

DELAHAYE (F)

84 / 92	Sed	19-28	22800	4800
84 / 92	Tou	19-28	32400	7200
102	2dS	28-30	12600	2400
102	4dS	28-30	9600	2400
112	Tou	28-31	25800	5400
112	4dS	28-33	12600	2400
108	Cab	29-32	52800	12600
108	2dS	29-32	20400	4200
108	4dS	29-32	15000	3000
120 / 143	4dS	32-34	12600	2400
126	4dS	32-34	20400	4200
126	2dS	32-34	25800	5400
130 / 154	Cab	34-38	38400	8400
130 / 154	2dS	34-38	15600	3000
130 / 154	4dS	34-38	12600	2400
138	4dS	34-36	20400	4200
138	2dS	34-36	25800	5400
138	Cab	34-36	52800	12600
135 Normale	Cab	35-39	87600	20400
135 Normale	Sed	35-48	42000	9000
134 G	4dS	38-40	10200	2400
134 G	Cab	38-40	38400	8400
135 MS	2dS	38-48	75600	16800
135 MS	Cpe	38-48	123000	28200
135 MS	Cab	38-48	141600	32400
148	4dS	38-39	37200	7800
135 M	Cpe	49-52	84600	19200
135 M	Cab	49-52	103200	24000
135 MS	Cpe	49-52	111000	25200
135 MS	Cab	49-52	130800	29400
135 MS	2dS	49-52	72600	16200
148 L	4dS	47-52	34200	6600
175/178	2dS	47-51	85200	19800
175/178	Cab	47-51	130800	30600
180	Plm	47-51	32400	7200
235	Cab	51-54	85200	19800
235	Cpe	51-54	65400	15600
235	2dS	51-54	52800	12600

DINO (I)

206 GT	Cpe	67-69	55200	12000
246 GT	Cpe	69-73	55800	12000
246 GTS	Cpe	72-74	64200	13800
308 GT4	Cpe	73-80	22800	4200
208 GT4	Cpe	75-80	19800	3600

DKW (D)

F5	CbL	35-36	7800	1800
F5	Cab	35-36	10800	2400
F7	2dS	37-38	6600	1200
F7	Cab	37-38	10200	2400
F7	CbL	37-38	7200	1800
F8	CbL	39-42	7200	1800
F8	2dS	39-42	6600	1200
F8	Cab	39-42	9000	2400
F89 Meisterklasse	Cab	50-54	6600	1800
F89 Meisterklasse	2dS	50-54	4800	1200
F89 Universal	Sta	51-54	5400	1200
F91 Sonderklasse	2dS	53-55	4800	1200
F91 Sonderklasse	Cab	53-55	7800	1800
F91 Universal	Sta	53-57	6000	1200
F93 3=6	Sed	55-57	5400	1200
F93 3=6	Cab	55-57	9000	2400
F94 3=6	Sed	57-59	5400	1200
F94 3=6 Universal	Sta	57-59	6000	1200
3=6 Monza	Cpe	56-58	13200	2400
Munga	Off	54-57	6000	1200
Munga	Off	58-68	5400	1200
AU 1000	Sed	59-63	5400	1200
AU 1000 Coupe	Cpe	58-60	6600	1200
AU 1000 Universal	Sta	59-62	6000	1200
AU 1000 S	4dS	59-63	6000	1200
AU 1000 S Coupe	Cpe	59-63	7800	1800
AU 1000 SP	Cpe	58-65	7800	1800
AU 1000 SP	Cab	61-65	10200	2400
Junior/De Luxe	2dS	59-63	3000	600
F 11	2dS	63-65	3000	600
F 12	2dS	63-65	3600	1200
F 12 Roadster	Cab	64-65	8400	2400
F 102	2dS	64-66	3000	600

DODGE BARREIROS (E)

Dart 270	Sed	65	7200	900
Dart Standard	Sed	66-68	3600	360
Dart GL	Sed	66-71	4500	450
Dart GLE	Sed	66-71	5100	450
Dart GT	Sed	69-71	6000	750
Dart Station Wagon	Sta	66-71	6000	750
Dart Diesel	Sed	69-71	3600	300
3700 GT	Sed	71-74	4200	480
3700 GT	Sed	74-78	3600	480

FACEL VEGA (F)

FV	Cab	55-58	69600	15000
FV	2dS	55-58	37200	7200
HK 500	2dS	57-61	41400	7800
Excellence	4dS	58-64	36600	7200
Facellia FA	Cab	59-61	18000	3000
Facellia F2	Cab	61-63	24600	4800
Facellia F2	2dS	61-63	17400	3000
Facel II	Cab	61-64	92400	21000
Facel II	2dS	61-64	55800	12000
Facel III	Cab	63-64	22800	4200
Facel III	2dS	63-64	16200	3000
Facel 6	Cab	64-	33600	6600
Facel 6	2dS	64-	18600	3600

FERRARI (I)

250 Europa GT	Cpe	53-55	172200	39000
250 GT Boano/Ellena	Cpe	55-58	117000	26400
250 GT Cabriolet Serie I	Cab	55-59	291000	66000
250 GT Tour de France	Cpe	56-59	594600	133800
250 GT Spyder Californ. LWB	Cab	57-59	538800	123600
250 GT Coupe Pininfarina	Cpe	58-60	103200	24000
250 GT Berlinetta SWB	Cpe	59-62	579600	133200
250 GT Cabriolet Serie II	Cab	59-62	136800	31200
250 GT Spyder Californ. SWB	Cab	60-62	592200	133200
250 GTE 2+2	Cpe	60-63	62400	13200
250 GT Lusso	Cpe	62-64	134400	31200
410 Superamerica	Cpe	56-59	207600	48000
400 Superamerica	Cpe	59-64	196200	45600
275 GTB Short Nose	Cpe	64-66	148200	34800
275 GTB Long Nose	Cpe	66-67	162600	37800
275 GTS	Cab	64-66	148200	27600
275 GTB/4	Cpe	66-68	241800	57000
330 GT 2+2	Cpe	64-67	39000	7800
330 GTC	Cpe	66-68	71400	15000
330 GTS	Cab	66-68	104400	24600
500 Superfast	Cpe	64-66	171600	39600
365 GT 2+2	Cpe	67-71	43200	8400
365 GTC	Cpe	67-70	81000	17400
365 GTS	Cab	69-70	121800	28200
365 GTB/4 Daytona	Cpe	68-73	122400	28200
365 GTC/4	Cpe	71-72	67800	14400
365 GTS/4 Daytona	Cab	72-73	329400	74400
365 GT4 2+2	2dS	72-76	37200	7200
365 GT4 BB	Cpe	73-76	66600	14400
400 / 400 GT	2dS	76-79	24600	4800
400 i	2dS	79-85	27600	5400

Escaneado con CamScanner

COTIZACIÓN

MARCA Y MODELO	Carroc.	Años	euros +	euros -
512 BB	Cpe	76-81	66600	14400
512 BBi	Cpe	81-84	61800	13200
308 GTB Vetroresina	Cpe	75-77	33600	6600
308 GTB / GTS	Cpe	77-81	30600	6000
308 GTBi / GTSi	Cpe	81-82	29400	6000
308 GTB / GTS QV	Cpe	82-85	31200	6000
208 GTB / GTS	Cpe	80-82	23400	4800
208 GTB / GTS Turbo	Cpe	82-86	27000	5400
Mondial 8	Cpe	80-82	24000	4800
Mondial 3.0 QV	Cpe	82-85	25800	5400
Mondial 3.0 QV	Cab	84-85	31800	6000
288 GTO	Cpe	84-85	195000	45000
FIAT (I)				
501	Sed	19-26	12000	2400
501	Tou	19-26	15600	3000
509	Tou	25-29	15600	3000
509	Sed	25-29	10800	1800
503	Tou	26-27	14400	2400
503	Sed	26-27	12600	2400
521 / 521 C	Sed	28-31	18000	3000
522 C	Sed	31-33	16200	3000
514	Sed	29-32	13200	2400
514	Tou	29-32	16800	3000
518 C / 518 L Ardita	4dS	33-38	15000	3000
527 / 527 S Ardita	4dS	34-37	18000	3000
508 Balilla	Tou	32-37	15000	3000
508 Balilla	2dS	32-37	10800	1800
508 Balilla	Rds	32-37	17400	3000
508 C Balilla 1100	CbL	37-39	6600	1200
508 C Balilla 1100	Sed	37-39	6000	1200
1500	4dS	35-48	10200	1800
1500	Cab	35-48	12600	2400
500 A Topolino	CbL	36-48	9600	1800
500 A Furgonico	Sta	37-48	10800	1800
500 A Spider Sport	Rds	39-41	12000	2400
500 B Topolino	CbL	48-49	9000	1800
500 B Giardiniera	Sta	48-49	10200	1800
500 C Topolino	CbL	49-55	7800	1800
500 C Giardiniera	Sta	49-52	9600	1800
500 C Belvedere	Sta	51-55	7800	1800
1100 / 1100 L	Sed	39-48	6600	1200
1100 Trasformabile	CbL	39-48	7800	1200
1100 B / 1100 BL	Sed	48-49	5400	1200
1100 B Trasformabile	CbL	48-49	6600	1200
1100 E	Sed	49-53	4800	1200
1100 E Trasformabile	CbL	49-53	5400	1200
1500 D / 1500 E	Sed	48-50	4800	1200
1400	Sed	50-54	6600	1200
1400 A	Sed	54-56	5400	1200
1400 B	Sed	56-58	5400	1200
8 V	Cpe	52-54	111600	25200
1900	4dS	52-54	7200	1200
1900 Granluce	Htp	52-54	9600	1800
1900 A	4dS	54-56	6600	1200
1900 A Granluce	Htp	54-56	9000	1800
1900 B	4dS	56-58	6600	1200
1900 B Granluce	Htp	56-58	9000	1800
1100/103	Sta	53-57	4200	600
1100/103	4dS	53-57	3600	600
1100/103 D	Sta	57-60	2400	600
1100/103 D	4dS	57-60	3600	600
1100/103 H	Sta	59-62	2400	600
1100/103 H	4dS	59-62	2400	600
1100/103 TV	4dS	53-57	6000	1200
1100/103 TV Trasformabile	Cab	53-57	12000	1800
1200 Granluce	4dS	57-60	3600	600
1200 Granluce Convertibile	Cab	57-60	9000	1800
1100 D	4dS	62-66	3000	600
1100 R	4dS	66-69	3000	600
600	2dS	55-60	3600	600
600 Multipla	Sta	56-60	6000	1200
600 D	2dS	60-69	3600	600
600 D Multipla	Sta	60-69	5400	1200
Nuova 500	2dS	57-60	4800	1200
Nuova 500 Sport	2dS	58-60	6000	1200
500 D	2dS	60-65	4200	1200
500 F	2dS	65-72	3600	600
500 Lusso	2dS	68-72	3600	600
500 R	2dS	72-75	3000	600
500 Giardiniera	Sta	60-65	4200	600
500 Giardiniera	Sta	65-75	3600	600
1200 Spider	Cab	59-63	9600	1800
1500 Spider Dohc	Cab	59-62	13800	2400
1500 Spider Ohv	Cab	62-66	9000	1800
1600 S Spider	Cab	62-66	14400	2400
1600 S Coupe	Cpe	64-66	12600	2400
1800 / 2100	4dS	59-61	5400	1200
1800 / 2100	Sta	59-61	6000	1200
1800 B	4dS	61-68	5400	1200
1800 B	Sta	61-68	6000	1200
2300	Sta	61-68	7200	1200
2300	4dS	61-68	6000	1200
2300 Coupe	Cpe	61-68	12000	2400
1300 / 1500	4dS	61-68	2400	600
850 / 850 Super	2dS	64-71	2400	600
850 Sport Spider	Cab	65-71	6000	1200
850 Sport Coupe	Cpe	65-73	4200	1200
850 Speciale	2dS	68-71	3000	600
Dino Spider 2000	Cab	66-69	23400	4800
Dino Spider 2400	Cab	69-72	24600	4800
Dino Coupe 2000	Cpe	67-69	14400	2400
Dino Coupe 2400	Cpe	69-72	16200	3000
124 / 124 Speciale	Sed	66-74	1800	600
124 Spider 1400	Cab	66-69	9000	1800
124 Spider 1600 / 1800	Cab	69-76	8400	1200
124 Spider 1800 US	Cab	76-78	7800	1200
124 Spider 2000 US	Cab	78-83	8400	1200
124 Europa Spider	Cab	82-85	9000	1800
124 Abarth Rally	Cab	73-75	14400	2400
124 Sport Coupe 1400	Cpe	67-72	4200	600
124 Sport Coupe 1600 / 1800	Cpe	69-76	4200	1200
125 / 125 Speciale	Sed	67-72	2400	600
130	Sed	69-71	4800	1200
130 / 3200	Sed	71-76	5400	1200
130 Coupe	Cpe	71-76	9600	1800
X 1/9	Cpe	73-81	6000	1200
X 1/9 Five Speed	Cpe	78-81	6600	1200
131 Abarth Rally	2dS	76-81	12000	2400
FORD (D)				
Taunus	2dS	39-41	8400	1800
Taunus	2dS	48-51	7200	1800
Taunus 12 M	Cab	52-53	9000	1800
Taunus 12 M	2dS	52-55	6000	1200
Taunus 12 M / 15 M	2dS	55-59	5400	1200
Taunus 12 M / 15 M	2dS	59-62	4800	1200
Taunus 17 M P2	Sta	57-60	6000	1200
Taunus 17 M P2	Sed	57-60	4800	1200
Taunus 17 M P3	Sed	60-64	4800	1200
Taunus 12 M P4	2dS	62-66	4200	1200
Taunus 17 M P5	Sed	64-67	4800	1200
Taunus 20 M P5	Sed	64-67	5400	1200
12 M / 15 M P6	Sta	66-70	3000	600
12 M / 15 M P6	Sed	66-70	2400	600
12 M / 15 M P6	Cpe	66-70	3600	600
17 M P7	Cpe	67-71	4200	600
17 M P7	Sta	67-71	3600	600
17 M P7	Sed	67-71	3000	600
17 M / 20 M P7	Sta	67-71	4200	600
17 M / 20 M P7	Sed	67-71	3600	600
17 M / 20 M P7	Cpe	67-71	5400	1200
20 M TS OSI	Cpe	67-68	9600	1800
26 M P7	Cpe	69-71	6000	1200
26 M P7	Sed	69-71	4800	600
Escort I	Sed	68-74	2400	600
Escort RS 2000	2dS	73-74	5400	1200
Capri I	Cpe	69-74	4200	600
Capri I	Cpe	69-74	4800	1200
Capri RS 2600	Cpe	71-74	9000	1800
Capri II	Cpe	74-78	3600	600
Capri II	Cpe	74-77	4200	600
FORD (F)				
Vedette	4dS	49-52	6600	1200
Vedette	Cab	49-52	12000	2400
Vedette	4dS	52-54	6000	1200
Vedette Abeille	Sta	52-54	4200	1200
Comète	Cpe	51-54	15600	3000
Comète Monte Carlo	Cpe	54-55	18600	3600
Vendôme	Sed	53-54	8400	1200
FORD (GB)				
Anglia	2dS	46-53	4800	1200
Prefect	Sed	46-53	4800	1200
Consul Mk I	Sed	50-56	4800	1200
Consul Mk I	Cab	52-56	9600	1800
Zephyr Six Mk I	Sed	50-56	6000	1200
Zephyr Six Mk I	Cab	52-56	11400	2400
Zodiac Mk I	Sed	53-56	6000	1200
Anglia 100E	2dS	53-59	4200	1200
Prefect 100E	Sed	53-61	3600	1200
Popular 103E	Sed	53-59	4200	1200
Consul Mk II	Cab	56-62	10800	1800
Consul Mk II	Sed	56-62	5400	1200
Zephyr 6 / Zodiac Mk II	Sed	56-62	7200	1200
Zephyr 6 / Zodiac Mk II	Cab	56-62	12600	2400
Anglia 105 E	2dS	59-67	3600	1200
Anglia 105 E	Sta	61-67	4200	1200
New Popular	Sed	59-62	3600	1200
New Popular	Sta	59-62	4200	1200
Anglia 123 E Super	2dS	62-67	4200	1200
Consul Classic 315	Sed	61-63	5400	1200
Consul Capri	Cpe	61-63	6600	1200
Zephyr 4 Mk III	Sta	62-66	5400	1200
Zephyr 4 Mk III	Sed	62-66	5400	1200
Zephyr 6 / Zodiac Mk III	Sta	62-66	6600	1200
Zephyr 6 / Zodiac Mk III	Sed	62-66	6000	1200
Cortina Mk I	Sta	63-66	3600	600
Cortina Mk I	Sed	63-66	3600	600
Cortina GT Mk I	2dS	63-66	5400	1200
Lotus Cortina Mk I	2dS	63-66	18600	3000
Corsair 1500	Sed	63-65	4200	1200
Corsair / 2000 E	Sed	65-70	3600	1200
Corsair GT	Sed	65-70	4200	1200
Cortina Mk II	Sed	66-70	3600	1200
Cortina GT Mk II	2dS	66-70	4200	1200
Lotus Cortina Mk II	2dS	66-70	10800	1800
Zephyr 4 Mk IV	Sed	66-71	4200	1200
Zephyr 4 Mk IV	Sta	66-71	4800	1200
Zephyr 6 / Zodiac Mk IV	Sed	66-71	4800	1200
Zephyr 6 / Zodiac Mk IV	Sta	66-71	5400	1200
Escort Mk I	2dS	68-74	3000	600
Escort Twin Cam	2dS	68-71	11400	2400
Escort RS 1600	2dS	70-74	12600	2400
Escort RS 2000	2dS	73-74	7200	1200
Escort RS 2000 Mk II	2dS	76-80	7800	1200
Escort RS 1800	2dS	75-77	13800	2400
Capri Mk I	Cpe	69-74	4200	1200
Capri 2000 GT	Cpe	69-74	4800	1200
Capri 3000 GT / 3000 E	Cpe	69-74	6000	1200
Capri RS 2600 / 3100	Cpe	70-74	12000	2400
FORD (US)				
Model T	Tou	09-16	18600	3600
Model T	Sdc	16-19	11400	1800
Model T	Cpe	16-24	10800	1800
Model T	Rds	16-24	12600	1800
Model T	Sed	16-24	9000	2400
Model T	Tou	16-24	13800	1800
Model T	Tou	24-27	12600	2400
Model T	Cpe	24-27	8400	2400
Model T	Rds	24-27	12000	1200
Model T	Sed	24-27	7800	2400
Model A	Cpe	28-31	10800	1200
Model A	Tou	28-31	17400	1800
Model A	Sed	28-31	9600	3000
Model A	Cab	28-31	16800	1800
Model A	Rds	28-31	18600	3000
Model A	Pim	29-31	10800	3000
Model A	Sta	29-31	14400	1800
Model B	Cpe	32-	13200	2400
Model B	Sta	32-	15600	2400
Model B	Tou	32-	21600	3000
Model B	Rds	32-	20400	3600
Model B	Sed	32-	10200	3600
Model B	Cab	32-	19800	1800
V8	Cpe	32-	13800	3600
V8	Sed	32-	13800	2400
V8	Rds	32-	23400	2400
81 A	Cab	38-	24000	4200
81 A	Sta	38-	16800	4800
V8-81	Tou	38-	23400	3000
V8-81	Cpe	38-	10800	4200
V8-81	Sed	38-	8400	1800
Thunderbird	Cab	55-57	34200	6000
Thunderbird	Htp	58-60	16800	2400
Thunderbird	Cab	58-60	25200	4800
Thunderbird	Htp	61-63	13200	1800
Thunderbird	Cab	61-63	20400	3600
Thunderbird	Rds	62-63	25200	4800
Thunderbird	Cab	64-66	18600	3000
Thunderbird	Htp	64-66	11400	1800
Thunderbird	Htp	67-71	10200	1800
Mustang Six	Cab	64-66	15000	3000
Mustang Six	Htp	64-66	10200	1800
Mustang Six	Cpe	65-66	13200	2400
Musta	Htp	64-66	11400	1800
Mustang V8	Cab	64-66	18000	3000
Mustang V8	Cpe	65-66	15000	3000
Mustang Shelby GT 350	Cpe	65-66	36000	6600
Mustang Six	Htp	67-68	9600	1800
Mustang Six	Cab	67-68	15600	3000
Mustang Six	Cpe	67-68	10800	1800
Mustang V8	Htp	67-68	10800	1800
Mustang V8	Cab	67-68	18000	3000
Mustang V8	Cpe	67-68	13800	2400
Mustang V8 427cu.	Htp	67-68	13800	2400
Mustang V8 427cu.	Cpe	67-68	20400	4200
Mustang V8 427cu.	Cab	67-68	24000	4800
Mustang Shelby GT 350	Cpe	67-	28800	5400
Mustang Shelby GT 500	Cpe	67-68	33000	6600
Mustang Shelby GT 500	Cab	68-	48000	9000
Mustang	Htp	69-70	10200	1800
Mustang	Cpe	69-70	12600	2400
Mustang V8	Cab	69-70	13800	2400
Mustang Grande	Htp	69-70	10800	3600
Mustang Mach 1	Cpe	69-70	14400	3600
Mustang Boss 302	Cpe	69-70	19800	3600
Mustang Boss 429	Cpe	69-70	45600	9600
Mustang Shelby GT 350	Cab	68-70	36600	4800
Mustang Shelby GT 350	Cpe	68-70	23400	3600
Must	Cpe	69-70	25800	4800
Mustang Shelby GT 500	Cab	69-70	43200	7200
Mustang V8	Htp	71-73	7200	1800
Mustang V8	Cab	71-73	12600	1800
Mustang V8	Cpe	71-73	12600	1800
Mustang Grande	Htp	71-73	7800	1800
Mustang Mach 1	Cpe	71-73	11400	3600
Mustang Boss 351	Cpe	71-	17400	3600
GOGGOMOBIL (D)				
T 250	2dS	57-58	3000	600
T 300	2dS	57-58	3600	600
T 400	2dS	57-58	4800	600
TS 250	Cpe	58-60	3600	600
TS 300	Cpe	58-60	3600	600
TS 400	Cpe	57-60	4200	600

Escaneado con CamScanner

HILLMAN (GB)

Imp	2dS	63-76	2400	600
Imp Sport	2dS	66-70	2400	600
Imp California	Cpe	67-70	3000	600
Husky (Imp)	Sta	67-72	3000	600
New Minx	Sta	67-70	3000	600
New Minx	4dS	67-70	3000	600
Hunter	4dS	66-77	3000	600
Hunter	Sta	70-76	3000	600
10	4dS	69-70	3600	600

HISPANO-SUIZA (E)

4-12 HP Tipo 24	Conv	14-18	42000	18000
12 HP Torneo	Conv	16-23	60000	24000
6-46 HP Torpedo	Cpe	19-32	180000	60000
6-46 HP Coupé de Ville	Cpe	19-32	138000	48000
6-46 HP Landaulet	Lan	19-32	156000	60000
6-46 HP Berlina	Sed	19-32	120000	39000
6-46	Sed	25-44	90000	30000
6-46	Sed	31-45	72000	24000
6-46	Conv	26-33	240000	96000
6-46 Torpedo	Rds	26-33	288000	96000
6-46 Roadster	Conv	26-33	222000	72000
6-46 Transformable	4dS	25-27	48000	24000
30 HP Limousine	Sed	32-35	138000	39000
30 Sed	4dS	32-35	120000	39000
30 Limousine	Cpe	32-35	150000	48000
30 Coupe de Ville	Conv	32-35	288000	96000
30 Conv	Sed	34-38	72000	36000
H6	4dS	34-38	60000	33000
H6	Conv	34-38	138000	60000
H6				

HONDA (J)

S 600	Cpe	65-66	6000	1200
S 600	Cab	65-66	7200	1200
S 800	Cab	66-70	8400	1200
S 800	Cpe	66-70	6600	1200
N 360/N 600	2dS	68-73	2400	600

HOTCHKISS (F)

AM 2	Tou	26-32	22200	4200
AM 2	4dS	26-32	13200	3000
617	Cab	28-33	32400	6600
617	4dS	28-33	13200	3000
411	Cab	33-35	24600	4800
411	4dS	33-35	12600	2400
486	4dS	36-37	11400	2400
864	4dS	38-50	7200	1800
864	2dS	38-50	9000	1800
686	4dS	36-50	12600	2400
Anjou 13 CV	4dS	50-54	10200	1800
Anjou 20 CV	4dS	50-54	13200	3000
Artheor 20 CV	Cab	50-54	58200	12600

INNOCENTI (I)

950	2dS	60-63	1800	600
950 Giardiniera	Sta	60-63	1800	600
950 Spider	Cab	60-63	7200	1200
A 40 S	2dS	63-67	1800	600
A 40 S Combinata	Sta	63-67	1800	600
1100 Spider	Cab	63-67	7200	1200
1100 Coupe	Cpe	67-70	4200	600
IM 3/IM 3 S	2dS	63-70	1200	600
A 40 4 S	2dS	64-68	1200	600
A 40 5	2dS	68-72	1200	600
Mini Minor 850	2dS	65-72	3000	600
Mini 1	Sta	66-72	3000	600
Mini Cooper	2dS	66-72	5400	1200
Mini 1990 / 1001	2dS	72-76	2400	600
Mini 1990	Sta	72-76	3000	600
Mini Cooper 1300	2dS	72-76	7200	1200

JAGUAR (GB)

SS 1	2dS	31-36	42000	8400
SS I	Tou	33-36	69600	14400
SS II	2dS	32-36	37200	7200
SS II	Tou	34-36	54000	11400
SS 90	4dS	34-36	33600	6600
SS 100	Rds	35-36	118800	27600
SS 1,5 Litre	Rds	36-39	141600	33000
SS 1,5 Litre	4dS	35-40	29400	6000
SS 2,5 Litre	Cab	38-40	45600	9600
SS 2,5 Litre	Tou	35-38	57000	12600
SS 2,5 Litre	4dS	35-40	35400	6600
SS 3,5 Litre	Cab	38-40	63600	13800
SS 3,5 Litre	4dS	38-40	39600	7800
1,5 Litre	Cab	38-40	67800	14400
2,5 Litre	4dS	45-49	25200	4800
2,5 Litre	4dS	46-49	30600	6000
3,5 Litre	Cab	48-49	52200	11400
3,5 Litre	4dS	46-49	35400	6600
Mk V 2,5 Litre	Cab	47-49	58200	12600
Mk V 2,5 Litre	4dS	49-51	30000	6000
Mk V 3,5 Litre	Cab	49-51	45600	9600
Mk V 3,5 Litre	4dS	49-51	32400	6600
Mk VII / Mk VII M	Cab	49-51	51600	10800
Mk VIII	4dS	50-57	20400	3600
Mk IX	4dS	56-59	18000	3000
XK 120 OTS aluminium	4dS	58-61	21600	3600
	Rds	48-49	95400	22200
XK 120 OTS	Rds	49-54	54600	12000
XK 120 DHC	Cab	53-54	43800	9600
XK 120 FHC	Cpe	51-54	34200	6600
XK 140 OTS	Rds	54-57	57600	12600
XK 140 FHC	Cpe	54-57	36600	7200
XK 140 DHC	Cab	54-57	46200	10200
XK 150 OTS	Rds	58-60	62400	13200
XK 150 FHC	Cpe	57-61	39000	7800
XK 150 DHC	Cab	57-60	55800	12000
XK 150 S OTS	Rds	58-60	68400	14400
XK 150 S DHC	Cab	59-60	61800	13200
XK 150 S FHC	Cpe	57-61	43200	8400
Mk 1 2,4 Litre	4dS	55-59	14400	2400
Mk 1 3,4 Litre	4dS	57-59	18000	3000
Mk 2 2,4 Litre	4dS	59-67	18600	3600
Mk 2 3,4 Litre	4dS	59-67	25200	4200
Mk 2 3,8 Litre	4dS	59-67	27600	4800
240	4dS	67-69	15000	3000
340	4dS	67-68	18000	3000
E-Type S I 3.8 Flat Floor	Cpe	61-62	39000	7200
E-Type S I 3.8 Flat Floor	Cab	61-62	53400	10800
E-Type Series I 3.8	Cpe	62-64	34200	6600
E-Type Series I 3.8	Cab	62-64	46200	10200
E-Type Series I 4.2	Cab	64-68	36600	9000
E-Type Series I 4.2	Cpe	64-68	30600	6000
E-Type Series I 4.2 2+2	Cpe	66-68	24600	4800
E-Type Series II	Cpe	68-71	25200	4800
E-Type Series II	Cab	68-71	37200	7800
E-Type Series II 2+2	Cpe	68-71	22200	4200
E-Type Series III V12	Cab	71-75	46200	9600
E-Type Series III V12 2+2	Cpe	71-73	27000	5400
Mk X	4dS	61-66	13200	2400
420 G	4dS	66-70	12600	2400
S 3,4 Litre	4dS	63-68	15000	3000
S 3,8 Litre	4dS	63-68	16200	3000
420	4dS	66-68	11400	2400
XJ6 2.8 Serie I	4dS	68-73	7200	1200
XJ6 4.2 Serie I	4dS	68-73	8400	1800
XJ6 4.2 Serie II	4dS	73-79	8400	1800
XJ6 3.4 Serie II	4dS	75-79	7800	1800
XJ6 3.4 Serie III	4dS	79-86	8400	1800
XJ6 4.2 Serie III	4dS	79-86	9600	1800
XJ12 5.3 Serie I	4dS	72-73	10200	1800
XJ12 5.3 Serie II	4dS	73-79	9600	1800
XJ12 5.3 Serie III	4dS	79-86	10800	1800
XJ6 C	2dS	73-78	12600	2400
XJ12 C	2dS	73-78	13200	2400
XJ-S	Cpe	75-81	9000	1800
XJ-S V12 H.E.	Cpe	81-86	10800	1800
XJ-S 3.6	Cpe	83-86	10200	1800
XJ-SC 3.6	Cab	83-86	11400	2400
XJ-SC V12	Cab	85-86	12600	2400

JENSEN (GB)

Six	4dS	49-52	15000	3000
Interceptor	Cab	49-55	17400	3000
Interceptor	2dS	49-55	14400	2400
541	Cpe	54-57	21600	3600
541 R	Cpe	57-60	23400	4200
541 S	Cpe	61-63	18600	3600
CV 8 Mk I-III	Cpe	62-66	21600	3600
Interceptor S I-III	Cpe	66-76	16200	3000
Interceptor FF	Cpe	66-71	25800	4800
Interceptor DHC	Cab	74-76	28800	5400
Interceptor SP	Cpe	71-73	19800	3600
Healey	Cab	72-76	9600	1800
Healey GT	Cpe	75-76	10800	1800

LAMBORGHINI (I)

350 GT	Cpe	64-67	79200	18600
400 GT	Cpe	66-68	72000	16800
Miura	Cpe	66-68	87000	19800
Miura S	Cpe	68-71	106200	24000
Miura SV	Cpe	71-75	120600	24000
Islero	Cpe	68-70	36000	7200
Espada	Cpe	68-78	28200	5400
Jarama	Cpe	70-76	30600	6600
Urraco P 250 S	Cpe	70-75	25200	4800
Urraco P 300	Cpe	74-79	28200	5400
Countach LP 400	Cpe	74-78	46800	10200
Countach LP 400 S	Cpe	78-82	46800	10200
Countach LP 500 S	Cpe	82-85	51600	10800
Countach S Quattrovalvole	Cpe	85-90	65400	13800
Jalpa 3500	Cpe	81-88	27600	5400

LANCIA (I)

Lambda	Tou	22-31	47400	10200
Lambda	4dS	22-31	36600	7800
Lambda	Rds	22-31	70200	15000
Lambda	4dS	28-35	46800	10200
Dilambda	Cab	28-35	93000	19800
Dilambda	4dS	31-34	28800	5400
Artena	Cab	31-34	40800	9000
Artena	Cab	34-37	22200	4200
Augusta	4dS	34-37	19800	3600
Augusta	Cab	37-39	18600	3600
Aprilia 238	Sed	37-39	14400	2400
Aprilia 238	Cab	46-49	16200	3000
Aprilia 438	Sed	46-49	12600	2400
Aprilia 438	Sed	48-53	9000	1800
Ardea	4dS	50-53	21000	3600
Aurelia				
Aurelia B12	4dS	54-57	16200	3000
Aurelia B50-B53	Cab	50-53	44400	9600
Aurelia B20 GT	Cpe	51-58	49800	10800
Aurelia B24	Cab	56-58	55200	12000
Aurelia B24 America	Rds	54-55	69600	15000
Appia Serie I	Sed	53-56	7200	1200
Appia Serie II	Sed	56-59	6000	1200
Appia Serie II	Cpe	56-59	8400	1200
Appia Serie III	Sed	59-63	5400	1200
Appia Serie III	Cpe	59-63	7200	1200
Appia Serie III	Sta	60-63	5400	1200
Appia Sport Zagato	Cpe	60-63	24600	4800
Flaminia 2500	4dS	57-61	11400	2400
Flaminia 2500 Pininfarina	Cpe	58-61	16200	3000
Flaminia 2500 GT Touring	Cpe	58-61	19200	3600
Flaminia 2500 GT Touring	Cab	58-64	28200	5400
Flaminia 2500 GT Zagato	Cpe	58-61	51600	10800
Flaminia 2500 3B	4dS	62-64	10200	1800
Flaminia 2500 3B Pininfarina	Cpe	62-64	15600	3000
Flaminia 2500 3B Touring	Cpe	62-64	19200	3600
Flaminia 2500 3B Zagato	Cpe	62-64	51600	10800
Flaminia 2800	4dS	63-69	13200	2400
Flaminia 2800 3C Pininfarina	Cpe	63-69	16800	3000
Flaminia 2800 3C Touring	Cpe	63-69	19200	3600
Flaminia 2800 3C Touring	Cab	63-69	30600	6000
Flaminia 2800 3C Zagato	Cpe	63-69	56400	12000
Flaminia Zagato Super Sport	Cpe	64-69	67800	14400
Flavia Berlina 1.5	2dS	60-63	6000	1200
Flavia Berlina 1.8	2dS	63-67	6000	1200
Flavia Coupe 1.5	Cpe	62-63	9600	1800
Flavia Coupe 1.8	Cpe	63-67	8400	1200
Flavia Convertibile 1.5	Cab	62-63	12600	2400
Flavia Convertibile 1.8	Cab	63-67	12000	2400
Flavia Sport Zagato 1.5	Cpe	62-63	17400	3000
Flavia Sport Zagato 1.8	Cpe	63-67	18600	3000
Flavia Berlina Serie II	Sed	67-70	5400	1200
Flavia Coupe Serie II	Cpe	67-70	8400	1200
Flavia 2000 Berlina	Sed	69-71	5400	1200
Flavia 2000 Coupe	Cpe	69-71	7800	1200
2000 Berlina	Sed	71-75	4200	600
2000 Coupe	Cpe	71-75	6600	1200
2000 Coupe HF	Cpe	71-75	7800	1200
Fulvia Berlina	Sed	63-68	6000	1200
Fulvia Berlina	Sed	68-72	4800	1200
Fulvia GT/GTE	4dS	67-70	7200	1200
Fulvia Coupe Serie I	Cpe	65-70	7800	1200
Fulvia Coupe Serie II	Cpe	70-73	7800	1200
Fulvia Coupe Serie III	Cpe	73-76	7200	1200
Fulvia Coupe Rallye HF 1.3	Cpe	67-70	12600	2400
Fulvia Coupe Rallye HF 1600	Cpe	68-70	15600	3000
Fulvia Coupe HF 1600 Lusso	Cpe	70-73	9600	1800
Fulvia Sport Zagato	Cpe	65-67	10800	1800
Fulvia Sport 1.3 Zagato	Cpe	67-71	10800	2400
Fulvia Sport 1600 Zagato	Cpe	71-73	12000	2400
Beta Berlina	4dS	72-81	2400	600
Beta Coupe	Cpe	73-81	4200	600
Beta Spider	Cab	74-81	4800	1200
Beta HPE	Cpe	75-82	3000	600
Beta Montecarlo	Cpe	75-82	9000	1800
Stratos	Cpe	74-77	61200	13200
Gamma Berlina	4dS	76-80	2400	600
Gamma Coupe	Cpe	76-80	5400	1200

LAND ROVER (GB)

1,6 L Series I	Off	48-51	6600	1200
1,9 L Series I	Off	51-58	8400	1200
2,3 L Series II	Off	58-71	7200	1200
2,6 L Series II	Off	67-71	7800	1200

LINCOLN (US)

Continental	Cab	40-42	61200	12600
Continental	Cpe	40-42	40800	7800
V-12	4dS	46-48	14400	2400
V-12	Cpe	46-48	15600	3000
V-12	Cab	46-48	31200	6000
Continental	Cpe	46-48	40800	7800
Continental	Cab	46-48	56400	11400
V-8	4dS	49-51	12000	1800
V-8	Cpe	49-51	14400	2400
Continental	4dS	58-60	12600	1800
Continental	Htp	58-60	18000	3000
Continental	Cab	58-60	24000	4800
Continental	Cab	61-67	16800	3000
Continental	4dS	61-68	9600	1800
Continental	Htp	66-68	12000	1800
Continental Mk III	Htp	68-71	10800	1800

LOTUS (GB)

Seven S 1	Rds	57-58	19800	3600
Seven S 1	Rds	59-60	18600	3600
Seven S 2	Rds	61-63	17400	3000
Seven S 2	Rds	63-67	16800	3000
Seven S 3	Rds	67-70	16200	3000
Seven S 4	Rds	70-72	13200	2400
Seven S 4 TC	Rds	72-	18000	3000
Elite Coventry Climax	Cpe	57-59	32400	6000
Elite	Cpe	59-63	27600	5400
Elan S 1	Cab	63-64	23400	4200
Elan S 2	Cab	64-66	21000	3600
Elan S 3	Cab	66-68	21000	3600
Elan S 3	Cpe	66-68	16800	3000

Escaneado con CamScanner

COTIZACIÓN

MARCA Y MODELO	Carroc.	Años	euros +	euros -
Elan S 4	Cpe	68-71	15600	3000
Elan S 4	Cab	68-71	19200	3600
Elan Sprint	Cpe	71-73	18600	3600
Elan Sprint	Cab	71-73	20400	3600
Elan Plus 2	Cpe	67-69	10800	1800
Elan Plus 2 S	Cpe	69-74	12000	2400
Elan Plus 2 S/130	Cpe	71-74	13200	2400
Europa S 1	Cpe	66-67	9600	1800
Europa S 2	Cpe	67-71	9600	1800
Europa Twin Cam	Cpe	71-75	14400	2400
Europa Special	Cpe	72-75	16200	3000
Elite	Cpe	74-82	8400	1200
Eclat	Cpe	74-82	9000	1800
Excel	Cpe	82-88	10200	1800
Esprit S I / II	Cpe	76-80	12600	2400
Esprit S 2.2	Cpe	80-82	13800	2400
Esprit Turbo	Cpe	80-87	16200	2400
Esprit S 3	Cpe	81-87	14400	2400
LLOYD (D)				
LP 300	2dS	50-53	4800	1200
LC 300	Cpe	51-53	5400	1200
LS 300	Sta	51-53	4200	1200
LP 400	2dS	53-57	3600	600
LS 400	Sta	53-57	3000	600
LC 400	CbL	55-57	6000	1200
LP 250	2dS	56-57	3000	600
LP 600	2dS	55-61	3600	600
LC 600	CbL	55-58	4200	1200
LS 600	Sta	55-61	3600	600
Alexander	2dS	57-61	4800	1200
Alexander	Sta	59-60	4200	1200
Arabella	2dS	59-63	4800	1200
MARCOS (GB)				
GT 1200 / 1400	Cpe	59-63	10200	1800
GT 1600 / 1800	Cpe	64-70	12600	1800
Mini GT	Cpe	65-72	4800	1200
2 Litre	Cpe	69-73	14400	2400
3 Litre	Cpe	68-73	16200	3000
Mantis	Cpe	70-73	8400	1200
MASERATI (I)				
A6-1500	Cpe	46-50	106800	25200
A6G 2000 Pinin Farina	Cpe	51-53	96000	22800
A6G/54 2000 Frua	Cab	54-57	114000	27000
A6G/54 2000 Allemano	Cpe	54-57	87000	20400
A6G/54 2000 Zagato	Cpe	54-57	214800	49800
3500 GT Vignale Spider	Cab	58-64	61200	13200
3500 GT Touring	Cpe	57-64	39000	6600
3500 GTI Vignale Spider	Cab	62-64	57000	12000
3500 GTI Touring	Cpe	62-65	36600	6000
5000 GT	Cpe	59-64	73800	15600
Sebring	Cpe	62-66	34200	6600
Quattroporte	4dS	63-70	19200	3600
Mistral	Cpe	63-69	33000	6600
Mistral Spider	Cab	64-69	51000	9600
Mexico	Cpe	65-71	23400	4800
Ghibli	Cpe	66-73	34200	6600
Ghibli Spider	Cab	68-73	52200	10800
Ghibli SS	Cpe	70-73	39000	7800
Ghibli SS Spider	Cab	70-73	55200	12000
Indy	Cpe	69-74	30600	6000
Bora	Cpe	71-80	32400	6600
Merak	Cpe	72-74	20400	3600
Merak SS	Cpe	75-83	22800	4200
Merak GT 2000	Cpe	76-83	16800	3000
Khamsin	Cpe	72-83	25200	4800
Kyalami	Cpe	76-83	17400	3000
Quattroporte	4dS	76-86	15000	3000
Biturbo 2.0/2.0 S	Cpe	81-86	9000	1200
Biturbo 2.5/E 2.5	Cpe	83-86	7200	1200
Biturbo Spyder 2.0	Cab	84-86	9600	1800
MATRA (F)				
Djet/Jet	Cpe	64-68	9000	1800
M 530 LX/SX	Cpe	67-73	7200	1200
Bagheera	Cpe	73-80	6000	1200
MERCEDES-BENZ (D)				
170	Cab	31-36	35400	7800
170	Sed	31-36	27600	6000
200	Cab	32-36	43200	9000
200	Sed	32-36	33000	7200
290	Sed	33-37	54600	12000
290	Cab	33-37	78600	16800
170 V	4dS	35-42	19200	3600
170 V	CbL	35-42	23400	4800
170 V	Ca2	35-42	37200	7200
170 H	2dS	35-39	21000	6000
260 D	4dS	35-40	34800	7800
230	Cab	36-42	44400	9600
230	Sed	36-42	31200	6600
320	Cab	37-42	96600	21000
320	Sed	37-42	78600	16800
170 V	4dS	46-50	15600	3000
170 Va	4dS	50-52	14400	3000
170 Vb	4dS	52-53	13800	2400
170 D	4dS	49-50	13800	2400
170 Da	4dS	50-52	12600	2400
170 Da OTP	Ca4	50-52	20400	3600
170 Db	4dS	52-53	12600	2400
170 S	4dS	49-52	15600	3000
170 S A-Cabriolet	Cab	49-52	63600	13800
170 S B-Cabriolet	Cab	49-52	50400	10800
170 Sb	4dS	52-53	13800	3000
170 DS	4dS	52-53	13800	2400
170 S-V	4dS	53-55	14400	2400
170 S-D	4dS	53-55	11400	2400
220	4dS	51-54	21000	4200
220 A-Cabriolet	Cab	51-54	62400	13200
220 B-Cabriolet	Cab	51-54	46800	10200
220 Coupe	Cpe	54-	43800	9600
300	4dS	51-57	30600	6000
300 Cabriolet D	Cab	51-57	87000	19800
300 d	4dS	57-62	31800	6000
300 d Cabriolet D	Cab	57-62	119400	27000
300 S Cabriolet	Cab	52-55	166200	37800
300 S Coupe	Cpe	52-55	93000	22200
300 Sc Cabriolet	Cab	55-58	188400	43800
300 Sc Coupe	Cpe	55-58	150600	35400
180	4dS	53-57	8400	1200
180 a/b/c	4dS	57-62	7200	1200
180 D/190 D	4dS	53-59	7200	1200
180 Db / 190 Db	4dS	59-62	6600	1200
190	4dS	56-59	8400	1200
190 b	4dS	59-62	7800	1200
300 SL Gullwing	Cpe	54-57	192000	104400
300 SL Roadster	Cab	57-62	133800	31800
190 SL	Cab	55-62	37800	7200
220 a	4dS	54-56	12000	1800
219	4dS	56-59	10800	1800
220 S	4dS	56-59	13200	1800
220 S Cabriolet	Cab	56-59	44400	8400
220 S Coupe	Cpe	56-59	31800	6000
220 SE	4dS	58-59	13800	2400
220 SE Cabrio	Cab	58-60	46200	10200
220 SE Coupe	Cpe	58-60	34800	6600
220 b	4dS	59-65	7200	1200
220 Sb/SEb	4dS	59-65	10800	1800
220 SEb Cabrio	Cab	61-65	36600	7200
220 SEb Coupe	Cpe	61-65	15600	3000
300 SE	4dS	61-65	16800	3000
300 SE Cabrio	Cab	62-67	38400	7200
300 SE Coupe	Cpe	62-67	19200	3600
190c / 190 Dc	4dS	61-65	5400	1200
200 / 200 D	4dS	65-67	6000	1200
230	4dS	65-68	7200	1200
230 S	4dS	65-68	9000	1800
250 S/SE	4dS	65-69	6600	1200
250 SE Cabrio	Cab	65-67	33600	6600
250 SE Coupe	Cpe	65-67	15600	3000
230 SL	Cab	63-67	25200	4800
250 SL	Cab	66-68	23400	4800
280 SL	Cab	68-71	27000	5400
280 S/SE/SEL	4dS	68-72	7800	1200
280 SE Cabrio	Cab	68-71	39600	7800
280 SE Coupe	Cpe	68-71	16800	3000
280 SE 3.5 Cabrio	Cab	69-71	42000	7800
280 SE 3.5 Coupe	Cpe	69-71	19800	4200
280 SE/SEL 3.5/4.5	4dS	71-72	9000	1800
300 SE/SEL	4dS	65-67	9600	1800
300 SEL 2.8	4dS	68-70	9600	1800
300 SEL 3.5/4.5	4dS	69-72	10800	1800
300 SEL 6.3	4dS	68-72	16200	3000
600	4dS	64-81	47400	10200
600 Lang	Plm	64-81	57600	12600
200/8, 200D/8	4dS	68-76	3600	600
220/8, 220D/8	4dS	68-76	3600	600
230.6/250	4dS	68-76	4200	600
280	4dS	72-76	4800	600
230.4	4dS	73-76	3600	600
240 D	4dS	73-76	3600	600
240 D 3.0	4dS	74-76	4800	600
250 C/CE	Cpe	68-76	6000	1200
280 C/CE	Cpe	72-76	6600	1200
280 S/SE	4dS	72-80	4800	1200
350 SE	4dS	72-80	5400	1200
450 SE	4dS	72-80	6000	1200
280 SEL	4dS	74-80	5400	1200
350 SEL	4dS	73-80	5400	1200
450 SEL	4dS	73-80	6600	1200
450 SEL 6.9	4dS	75-80	13200	2400
350 SL	Cab	71-80	13200	2400
450 SL	Cab	73-80	14400	2400
280 SL	Cab	74-85	13200	2400
380 SL	Cab	80-85	13800	2400
500 SL	Cab	80-85	17400	3600
350 SLC	Cpe	71-80	10800	1800
450 SLC	Cpe	73-80	10800	2400
450 SLC 5.0	Cpe	77-80	13800	2400
280 SLC	Cpe	74-81	11400	2400
380 SLC	Cpe	80-81	11400	2400
500 SLC	Cpe	80-81	15000	3000
MG (GB)				
18/80	Rds	27-33	54000	10200
18/80	Tou	27-33	48600	9000
M-Type Midget	Rds	27-32	21000	3600
C-Type Midget	Rds	31-32	25800	4200
D-Type Midget	Tou	31-32	18000	3000
F-Type Magna	Tou	31-32	24600	4200
J 1 Midget	2dS	32-33	16200	3000
J 1 Midget	Tou	32-33	21000	3600
J 2 Midget	Rds	32-33	27600	5400
J 3 Midget	Rds	32-33	33600	6600
L 1 Magna	4dS	33-34	21000	3600
L 1 Magna	Tou	33-34	31200	6000
L 2 Magna	Rds	33-34	38400	7200
NA Magnette	Rds	34-36	36000	7200
NA Magnette	Tou	34-36	32400	6600
PA Midget	Rds	34-35	23400	4800
PB Midget	Rds	35-36	25800	4800
SA	4dS	37-39	27000	5400
SA	Tou	37-39	34200	6600
SA	Cab	37-39	37800	7200
VA	4dS	37-39	17400	3000
VA	Cab	37-39	24600	4800
VA	Tou	37-39	22200	4200
WA	Cab	38-39	49200	9000
WA	Tou	38-39	42600	8400
WA	4dS	38-39	31800	6000
TA Tickford	Cab	37-39	24000	4800
TA	Rds	36-39	30000	6000
TB	Rds	39-40	31800	6000
TC	Rds	46-49	26400	5400
TD	Rds	49-53	21600	4800
TD Arnolt	Cab	51-53	29400	6000
TF 1250	Rds	53-55	26400	5400
TF 1500	Rds	54-55	29400	6000
YA	4dS	47-50	10800	2400
YB	4dS	51-53	11400	2400
YT	Tou	48-51	18600	3600
ZA Magnette	4dS	53-56	10200	1800
ZB Magnette	4dS	56-59	10800	2400
Magnette Mk III/IV	4dS	59-68	6000	900
MGA 1500	Rds	55-59	20400	4200
MGA 1500	Cpe	55-59	15600	3000
MGA Twin Cam	Rds	58-60	27600	5400
MGA Twin Cam	Cpe	58-60	21600	3600
MGA 1600/1600 Mk II	Cpe	59-62	16800	3000
MGA 1600/1600 Mk II	Rds	59-62	22800	4200
MGB	Cab	62-64	13800	2400
MGB	Cab	64-69	13200	2400
MGB	Cab	69-74	12000	2400
MGB	Cab	74-80	10200	1800
MGB GT	Cpe	65-69	10800	1800
MGB GT	Cpe	69-74	10200	1800
MGB GT	Cpe	74-80	8400	1800
MGC	Cab	67-69	15600	3000
MGC GT	Cpe	67-69	13200	2400
MGB GT V8	Cpe	73-74	13200	2400
MGB GT V8	Cpe	74-76	10800	2400
Midget Mk I	Rds	61-62	9600	1800
Midget Mk I / 1100	Rds	62-64	9000	1800
Midget Mk II	Cab	64-66	8400	1200
Midget Mk III	Cab	66-69	8400	1200
Midget Mk IV	Cab	69-74	7800	1200
Midget 1500	Cab	74-80	6600	1200
1100	4dS	62-68	3600	600
1300	4dS	67-71	4200	600
MINI (GB)				
850 / 1000	2dS	69-80	3600	600
Cooper S 1275 Mk III	2dS	69-71	8400	1200
Clubman	2dS	69-80	3000	600
Clubman Estate	Sta	69-80	3000	600
1275 GT	2dS	69-80	3600	600
1100 Special	2dS	76-80	3600	600
MORGAN (GB)				
Threewheeler Jap	Rds	20-39	21000	3600
Threewheeler Matchless	Rds	30-39	25800	4200
Threewheeler Blackburne	Rds	30-39	23400	3000
Threewheeler Type F	Rds	35-39	15000	4200
4/4 SI	Rds	36-50	23400	3600
4/4 SII	Rds	56-60	18600	3600
4/4 SIII-V	Rds	60-68	19800	3600
4/4 1600	Rds	68-85	22200	4800
Plus 4 Vanguard	Rds	50-58	23400	4200
Plus 4 Vanguard	Tou	50-58	21000	4800
Plus 4 TR	Tou	54-69	22800	4800
Plus 4 TR	Rds	54-69	25200	5600
Plus 4 Super Sport	Rds	61-69	34200	5400
Plus 8	Rds	68-85	28200	
MORRIS (GB)				
Oxford	Sed	22-29	15000	3000
Oxford	Tou	22-29	20400	3600
Cowley	Sed	23-32	11400	2400
Cowley	Tou	23-32	15000	3600
Cowley	Rds	23-32	18000	3600
Minor ohc	Rds	28-32	11400	2400
Minor ohc	Tou	28-32	10800	1800
Minor OHC	Sed	28-34	9600	1800
Minor sv	Sed	31-34	9000	1800
Minor sv	Tou	31-34	10800	1800
Isis 6	Tou	32-33	15000	3000

Escaneado con CamScanner

Isis 6	Sed	32-33	11400	2400
Ten/4	Sed	33-38	9600	1800
Ten/4	Tou	33-38	12600	2400
Ten/4	Rds	33-38	15000	3000
Ten/4	Cab	33-38	12600	2400
Ten/4	Rds	34-35	18600	3600
Ten/6	Sed	34-38	9000	1800
Eight	Tou	34-38	12600	2400
Eight	Cab	37-39	13800	2400
Twelve/4	Sed	37-39	9600	1800
Twelve/4	Sed	37-39	11400	1800
Fourteen/6	Sed	39-48	8400	1800
Eight Series E	Tou	39-48	10800	2400
Eight Series E	Sed	39-48	9000	1800
Ten Series M	Cab	48-52	10200	1800
Minor MM	Sed	48-52	7800	1200
Minor MM	Cab	52-56	9600	1800
Minor Series II	Sta	52-56	8400	1200
Minor Series II	Sed	52-56	7200	1200
Minor Series II	Sed	56-62	6600	1200
Minor 1000	CbL	56-62	8400	1200
Minor 1000	Sta	56-62	7800	1200
Minor 1000 Traveller	CbL	62-69	7800	1200
Minor 1000	Sed	62-71	6000	1200
Minor 1000	Sta	62-71	7200	1200
Minor 1000 Traveller	4dS	48-54	5400	1200
Oxford Series MO	Sta	52-54	6000	1200
Oxford Series MO	Sta	54-57	5400	1200
Oxford Series II/III	4dS	54-59	4800	600
Oxford Series II/III	2dS	59-67	5400	1200
Minor 850	Sta	60-67	6000	1200
850 Traveller	2dS	61-64	9600	1800
Mini Cooper 997	2dS	64-67	8400	1200
Mini Cooper 998 Mk I	2dS	63-64	12000	2400
Mini Cooper S 1071	2dS	64-	13200	2400
Mini Cooper S 970	2dS	64-67	12000	2400
Mini Cooper S 1275 Mk I	2dS	67-69	4200	1200
Mini 850 / 1000 Mk II	2dS	67-69	5400	1200
Mini 1000 Traveller	Sta	67-69	7800	1200
Mini Cooper 998 Mk II	2dS	67-69	10800	1800
Mini Cooper S 1275 Mk II	2dS	67-69	7200	1200
Mini Moke	Cab	64-68	2400	600
1100/1300	4dS	63-74	2400	600
1100/1300 Countryman	Sta	66-74	2400	600
1800	4dS	66-74		

NSU (D)

Prinz I - III	2dS	58-62	4200	600
Prinz 4	2dS	61-73	3000	600
Sport Prinz Bertone	Cpe	59-62	7200	1200
Sport Prinz	Cpe	61-67	7200	1200
Wankel-Spider	Cab	64-67	10800	1800
Prinz 1000	2dS	64-67	3600	600
Prinz 1000 TT	2dS	65-67	7200	1200
1000	2dS	67-72	3600	600
1000 TTS	2dS	67-71	9000	1800
1200 TT	2dS	67-72	7800	1200
Typ 110 / 110 S(C)	2dS	65-67	3000	600
1200 (C)	2dS	67-73	3000	600
RO 80	4dS	67-77	8400	1200

OPEL (D)

Olympia Rekord	2dS	53-57	6600	1200
Kapitän	4dS	54-55	10200	1800
Kapitän	4dS	55-58	9600	1800
Olympia Rekord P1	Sed	57-60	6000	1200
Olympia Rekord P1	Sta	57-60	5400	1200
Kapitän	4dS	58-59	8400	1200
1200	2dS	59-62	5400	1200
Rekord P2	Sta	60-62	5400	1200
Rekord P2	Sed	60-62	5400	1200
Rekord P2	Cpe	61-62	6600	1200
Kapitän	4dS	59-63	9000	1800
Kadett A	Sta	62-65	3600	600
Kadett A	2dS	62-65	3600	600
Kadett A	Cpe	62-65	4200	600
Rekord A/B	Sed	63-66	3600	600
Rekord A/B	Cpe	63-66	4200	1200
Rekord A/B	Sta	63-66	3600	600
Rekord A/B 2600	4dS	64-66	4200	600
Rekord A/B 2600	Cpe	64-66	4800	1200
Kapitän / Admiral	4dS	64-68	6600	1200
Kapitän / Admiral V8	4dS	65-68	7200	1200
Diplomat A V8	Cpe	64-68	13800	2400
Diplomat A V8	4dS	64-68	7800	1200
Kadett B	Cpe	65-73	3000	600
Kadett B	2dS	65-73	2400	600
Kadett B	Sta	65-73	2400	600
Kadett B Rallye SR	Cpe	66-73	4200	600
Kadett B Rallye LS	Cpe	67-73	4800	600
Rekord C	Sta	66-71	3000	600
Rekord C	Cpe	66-71	4200	1200
Rekord C	Sed	66-71	3000	600
Rekord C Sprint	Sed	67-71	4200	600
Rekord C Sprint	Cpe	67-71	4800	600
Rekord C 2200	Sed	67-68	3600	600
Rekord C 2200	Sta	67-68	3600	600
Rekord C 2200	Cpe	67-68	4800	600
Commodore A	Sed	67-71	4800	1200
Commodore A	Cpe	67-71	5400	1200
Commodore A GS	Sed	67-71	5400	1200
Commodore A GS	Cpe	67-71	6000	1200
GT 1100				
GT 1900	Cpe	68-70	9600	1800
GT/J	Cpe	68-73	10800	2400
Admiral / Diplomat B	Cpe	71-73	10200	1800
Diplomat B V8	4dS	69-76	6600	1200
Ascona A	4dS	69-77	7200	1200
Ascona A	Sed	70-75	3000	600
Manta A	Sta	70-75	3000	600
Manta A GT/E	Cpe	70-75	4800	1200
Kadett C	Cpe	74-75	5400	1200
Kadett C	Cpe	73-79	3000	600
Kadett C	Sed	73-79	2400	600
Kadett C GT/E	Sta	73-79	3000	600
Kadett C Aero	Cpe	75-79	4200	600
Rekord D	Cab	76-78	5400	1200
Rekord D	Sed	72-77	3000	600
Rekord D	Cpe	72-77	3000	600
Commodore B	Sta	72-77	3000	600
Commodore B	Sed	72-77	3600	600
Commodore B GS/E	Cpe	72-77	4200	600
Commodore B GS/E	Cpe	72-77	4800	600
Manta B	Sed	72-77	4200	600
Manta B GT/E	Cpe	75-81	4200	1200
	Cpe	75-81	5400	1200

PANHARD (F)

12 CV	Tou	20-29	27600	5400
12 CV	Sed	20-29	18000	3600
16 CV	Sed	20-29	22800	4800
16 CV	Tou	20-29	31800	6000
10 CV	Tou	24-27	22800	4800
10 CV	Sed	24-27	15600	3000
6 CS	Cab	30-36	41400	7800
6 CS	Cpe	30-36	27600	5400
6 CS	4dS	30-36	18000	3600
6 DS	Cab	30-36	45600	8400
6 DS	Cpe	30-36	31800	6000
6 DS	4dS	30-36	20400	4200
Dynamic	Cpe	36-39	24600	4800
Dynamic	2dS	36-39	22800	4800
Dynamic	4dS	36-39	18000	3600
Dyna 100	4dS	47-53	6600	1200
Dyna	4dS	50-53	6000	1200
Dyna 120	Cab	50-53	12600	2400
Dyna 120	Sta	50-53	5400	1200
Dyna 130	Cab	52-53	13800	2400
Dyna 130	4dS	52-53	6600	1200
Dyna 130	Sta	52-53	6000	1200
Dyna Junior	Rds	52-56	13200	2400
Dyna Z	4dS	54-59	6000	1200
Dyna Z	Cab	57-59	18000	3000
PL 17	4dS	59-63	6000	1200
PL 17 tigre	Sed	59-63	7800	1200
PL 17 tigre	Cab	61-63	16200	3000
PL 17 b	Sta	63-65	4800	1200
PL 17 b	4dS	63-65	5400	1200
CD	Cpe	63-65	11400	2400
24 c/ct	Cpe	63-67	8400	1200
24 b/bt	2dS	64-67	6600	1200

PEGASO (E)

Z-102 Berlineta	Cpe	51-56	150000	45000
Z-102 Spider	Cab	51-56	180000	51000

PEUGEOT (F)

153	Tou	20-25	25200	4800
163	Tou	20-25	18000	3000
172	Tou	22-29	14400	2400
172 R	Rds	25-28	22800	4200
177	Tou	23-29	12000	2400
177	Sed	24-29	9600	1800
177	Cab	26-29	18000	3000
183	Cab	27-31	27600	5400
183/12-Six	4dS	27-31	12000	1800
183/12-Six	Tou	27-31	22800	4200
190 S	Cab	28-31	15600	3000
190 S	Sed	28-31	9000	1800
190 S	Tou	28-31	14400	2400
201	Cab	29-33	14400	2400
201	Cpe	29-33	10800	1800
201	4dS	29-33	9600	1800
201 D	2dS	34-36	8400	1800
201 M	4dS	36-37	9000	1800
301	Cpe	32-36	11400	2400
301	Cab	32-36	16800	3000
301	Sed	32-36	10200	1800
301	Rds	32-36	22800	4800
401	Rds	34-35	25200	4800
401	Sed	34-35	9600	1800
401	Cpe	34-35	15600	3000
401	Cab	34-35	28800	5400
601	Sed	34-35	12000	1800
601	CbL	35-39	13200	2400
402	Cab	35-39	30000	6000
402	Sed	35-39	10200	1800
402	Cab	36-38	25200	4800
302	Sed	36-38	9000	1800
302	CbL	38-42	10800	1800
202	Sed	38-42	7800	1200
202	4dS	47-49	7800	1200
202	Sta	47-49	8400	1200
202	CbL	48-54	11400	1800
203	4dS	48-60	8400	1200
203	Sta	50-60	9600	1200
203	Cab	51-56	18000	3000
203 Familiale	Sta	50-56	7800	1200
403 Berline	4dS	56-65	6600	1200
403 Cabriolet	Cab	57-62	16200	2400
403 Familiale	Sta	57-62	6000	1200
404	4dS	65-70	5400	1200
404 Berline	4dS	60-65	5400	1200
404 Berline	4dS	71-75	4800	1200
404 Break	Sta	61-68	4800	1200
404 Break	Sta	68-71	4200	1200
404 Coupe	Cpe	62-68	14400	2400
404 Cabriolet	Cab	62-69	17400	2400
204 Berline	4dS	65-69	2400	600
204 Break	Sta	65-69	2400	600
204 Cabriolet	Cab	67-70	6600	1200
204 Coupe	Cpe	67-70	4200	600
304 Cabriolet	Cab	70-75	6600	1200
304 Coupe	Cpe	70-75	4200	600
504 Cabriolet	Cab	69-75	12000	2400
504 Coupe	Cpe	69-75	9000	1800
504 Cabriolet V6	Cab	74-77	14400	2400
504 Coupe V6	Cpe	74-77	10200	1800
504 Cabriolet	Cab	77-83	13200	2400
504 Coupe	Cpe	77-83	9600	1800
504 Coupe V6 TI	Cpe	77-83	10800	1800

PLYMOUTH (US)

Savoy	Sed	54-55	9000	1800
Barracuda	Cab	67-69	13200	2400
Barracuda	Cpe	67-69	11400	2400
Barracuda	Cpe	70-71	12000	2400
Barracuda	Cab	70-71	13800	2400
Barracuda 440	Cpe	70-71	18600	3600
Road Runner	Cab	69-70	20400	3600
Roadrunner	Htp	68-70	15600	3000
Road Runner 440	Cab	69-70	27600	4800
Roadrunner 440	Htp	68-70	23400	4200
GTX	Cab	68-69	18000	3000
GTX	Cpe	68-70	15600	3000
GTX 440	Cab	68-69	24000	4200
GTX 440	Cpe	68-70	21600	3600

PONTIAC (US)

Le Mans GTO	Htp	64-65	15000	1800
Le Mans GTO	Cab	64-65	18600	3600
GTO	Htp	66-67	15000	2400
GTO	Cpe	66-67	12000	2400
GTO	Cab	66-67	17400	3600
GTO	Htp	68-69	13800	1800
GTO	Cab	68-69	19200	3600
GTO	Htp	70-	16800	1800
GTO	Cab	70-71	21600	4200
GTO	Htp	71-72	11400	2400
Grand Prix	Htp	62-66	12000	1800
Grand Prix	Htp	67-68	9600	1200
Grand Prix	Htp	69-71	8400	1200
Grand Prix SSJ	Htp	70-71	10200	1200
Grand Prix Convertible	Cab	67-	15600	3000
Ex	Sta	67-70	7200	1200
Executive	Sed	67-70	6600	1200
Executive	Htp	67-70	8400	1200
Firebird	Cab	67-69	12000	2400
Firebird	Cpe	67-73	10200	1200
Firebird Ram Air 400	Cpe	67-69	11400	2400
Firebird Ram Air 400	Cab	67-69	12600	2400
Firebird Trans Am	Cab	69-	18600	3000
Firebird Trans Am	Cpe	69-73	12000	2400

PORSCHE (D)

356 1100/1300	Cab	50-54	41400	7800
356 1100/1300	Cpe	50-54	30600	6000
356 1300/1500/Super	Cab	51-55	42000	7800
356 1300/1500/Super	Cpe	51-55	30600	6000
356 1500 Speedster	Rds	54-55	55800	12000
356 A 1300/1300 Super	Cab	55-57	37800	7200
356 A 1300/1300 Super	Cpe	55-57	27000	5400
356 A 1600/1600 Super	Cab	58-59	41400	7800
356 A 1600/1600 Super	Cpe	58-59	30000	6000
356 A 1600 Speedster	Rds	55-58	57000	10800
356 A 1500/1600 GS Carerra	Cpe	55-59	55800	9000
356 A 1500/1600 GS Carrera	Cab	55-59	66600	15600
356 A 1500 GS Carrera Spds.	Rds	55-58	98400	20400
356 A 1600 Convertible D	Rds	58-59	48000	10200
356 B 1600	Cab	59-63	38400	7200
356 B 1600	Cpe	59-63	24600	4800
356 B 1600 Roadster	Rds	59-61	42600	9000
356 B 1600 GS Carrera GT	Cpe	60-61	54000	12600
356 B 2000 GS Carrera 2	Cab	61-63	75600	17400
356 B 2000 GS Carrera 2	Cpe	61-63	64800	15000
356 C/SC 1600	Cab	63-65	36000	7200
356 C/SC 1600	Cpe	63-65	27000	5400
356 C 2000 GS Carrera 2	Cab	63-64	75600	17400
356 C 2000 GS Carrera 2	Cpe	63-64	64800	15000
912	Cpe	65-69	10200	1800
912E	Cpe	74-76	13200	2400
911/911L 2.0	Cpe	64-67	13200	2400
911T 2.0	Cpe	67-69	12000	2400
911E 2.0	Cpe	68-69	13200	2400
911S 2.0	Cpe	66-69	15000	2400

Escaneado con CamScanner

MARCA Y MODELO	Carroc.	Años	euros +	euros -
911T 2.2	Cpe	69-71	12000	2400
911E 2.2	Cpe	69-71	13200	2400
911S 2.2	Cpe	69-71	15000	6600
911T 2.4	Cpe	71-73	12600	2400
911E 2.4	Cpe	71-73	13800	2400
911S 2.4	Cpe	71-73	15600	3000
911 Carrera RS 2.7	Cpe	72-73	39000	7200
911 2.7	Cpe	73-75	13200	2400
911S 2.7	Cpe	73-75	14400	2400
911 Carrera 2.7	Cpe	74-75	17400	3000
911 2.7	Cpe	75-77	13800	2400
911 Carrera 3.0	Cpe	76-77	16200	3000
911 SC 3.0	Cpe	77-80	14400	2400
911 SC 3.0	Cpe	80-83	15600	3000
911 SC 3.0	Cab	82-83	19800	3600
911 Carrera 3.2	Cpe	83-89	17400	3000
911 Carrera 3.2	Cab	83-89	21000	3600
911 Carrera 3.2 USA	Cpe	83-89	16800	3000
911 Carrera 3.2 USA	Cab	83-89	20400	3600
911 Turbo 3.0	Cpe	74-77	18600	3600
911 Turbo 3.3	Cpe	77-89	20400	3600
911 Turbo 3.3	Cab	87-89	27600	4800
914/4	Cpe	69-75	7800	1200
914/6	Cpe	69-72	16200	3000
914/2.0	Cpe	72-75	9000	1800
924	Cpe	75-85	5400	1200
924 S	Cpe	85-87	6000	1200
924 Turbo	Cpe	78-80	7200	1200
924 Turbo	Cpe	80-82	7800	1200
924 Carrera GT	Cpe	80-82	15000	3000
924 Carrera GTS	Cpe	80-82	28800	4800
944	Cpe	81-85	7800	1200
944	Cpe	85-89	8400	1200
944 S	Cpe	86-89	9000	1800
944 Turbo	Cpe	85-88	10200	1800
928	Cpe	77-82	13200	2400
928 S	Cpe	79-86	15600	3000
928 S4	Cpe	86-89	17400	3000

RENAULT (F)

KJ 6 CV	2dS	23-24	7800	1200
KJ 6 CV	Tou	23-24	9000	1800
KZ 10 CV	Tou	23-31	17400	3000
KZ 10 CV	4dS	23-31	10200	1800
NN 6 CV	Tou	25-29	15000	2400
NN 6 CV	4dS	25-29	10200	1800
Monasix / Monastella	Tou	28-32	13200	2400
Monasix / Monastella	4dS	28-32	9600	1800
Monasix / Monastella	Cab	28-32	15600	3000
Vivasix	4dS	28-31	19200	3600
Vivasix	Tou	28-31	32400	6000
Vivastella	Cab	29-33	37200	7200
Vivastella	4dS	29-33	21600	3600
Primaquatre	2dS	31-33	9600	1800
Primaquatre	4dS	31-33	9000	1800
Vivaquatre	4dS	31-35	9600	1800
Monaquatre	Cpe	32-35	10800	1800
Monaquatre	Sed	32-35	10200	1800
Monaquatre	Cab	34-35	18000	3000
Primastella	4dS	32-34	18000	3000
Primastella	Cab	32-34	34800	6600
Primastella	2dS	32-34	20400	3600
Vivastella	4dS	33-35	18600	3600
Vivastella	Plm	33-39	20400	3600
Celtaquatre	Cpe	34-35	9600	1800
Celtaquatre	4dS	34-35	8400	1800
Primaquatre	4dS	34-35	7800	1200
Primaquatre	Cab	34-35	15600	3000
Vivasport	Cpe	34-35	25800	4800
Vivasport	Cab	34-35	41400	7800
Vivasport	4dS	34-38	15600	3000
Celtaquatre	4dS	35-38	9600	1800
Primaquatre	4dS	36-39	10800	1800
Primaquatre	Cab	36-39	19200	3600
Primaquatre	Cpe	36-39	13200	2400
Vivaquatre	4dS	36-39	12000	1800
Viva Grand Sport	Cpe	36-39	30000	6000
Viva Grand Sport	Cab	36-39	52200	9600
Viva Grand Sport	4dS	36-39	18000	3000
Novaquatre	4dS	37-39	12000	1800
Juvaquatre	2dS	38-39	6600	1200
Juvaquatre	Sed	46-48	6000	1200
4 CV	4dS	47-53	6600	1200
4 CV	CbL	50-53	7200	1200
4 CV	CbL	54-61	6600	1200
4 CV	4dS	54-61	6000	1200
Colorale Prairie	Sta	50-55	5400	1200
Colorale Savanne	Sta	50-55	6000	1200
Break Juvaquatre	Sta	51-55	4800	1200
Fregate	Cab	52-56	8400	1200
Fregate	4dS	56-60	10200	1800
Domaine / Manoir	Sta	56-60	7200	1200
Dauphinoise	Sta	56-60	4800	1200
Dauphine / Ondine	4dS	56-65	4200	1200
Dauphine / Ondine Gordini	4dS	58-68	6000	1200
Dauphine 1093	4dS	62-63	6600	1200
Floride	Cpe	59-62	7800	1200
Floride	Cab	59-62	10800	1800
Floride S	Cab	62-63	11400	1800
Caravelle	Cpe	62-63	8400	1200
Caravelle 1100	Cab	64-65	12000	1800
Caravelle 1100	Cpe	64-68	9000	1800
R 4	4dS	61-67	2400	600
R 4	Sta	68-80	1800	600
R 8 / 10	4dS	62-73	2400	600
R 8 Gordini	4dS	65-70	7800	1200
R 8 S	4dS	69-71	3000	600
R16	4dS	65-70	2400	600
R16 L/TL	4dS	69-74	2400	600
R16 TS	4dS	68-76	3000	600
R16 TX	4dS	74-78	3000	600
R12 Gordini	4dS	71-74	5400	1200
R15 TL/GTL	Cpe	71-79	2400	600
R15 TS / R17 TL	Cpe	71-76	3000	600
R17 TS Gordini	Cpe	71-76	4200	2400
R 5 Turbo 1	2dS	80-83	12600	1800
R 5 Turbo 2	2dS	84-85	11400	1800

RENAULT-ALPINE (F)

A 106	Cpe	55-61	15600	3000
A 108 Coupe 2+2	Cpe	59-63	12600	2400
A 108 Berlinette	Cpe	61-63	19800	3600
A 110 1100 V70	Cpe	64-68	16800	3000
A 110 1100/1300 GT4	Cpe	63-68	13200	2400
A 110 1300 G	Cpe	66-70	19800	3600
A 110 1300 S	Cpe	66-70	22200	4200
A 110 1300 V85	Cpe	70-76	18600	3000
A 110 1500/1600	Cpe	67-69	17400	3000
A 100 1600 S	Cpe	69-72	25200	4200
A 110 1600 SC/SI	Cpe	72-75	22200	4200
A 100 1600 SX	Cpe	75-77	20400	3600
A 310 1600	Cpe	71-74	12000	2400
A 310 1600 Inj.	Cpe	74-76	10800	1800
A 310 V6	Cpe	77-80	12000	2400
A 310 V6	Cpe	80-85	13200	2400
A 310 V6 Gr.4	Cpe	82-85	14400	2400

ROLLS-ROYCE (GB)

Silver Ghost	Cab	07-26	186000	43200
Silver Ghost	Sed	07-26	131400	30600
Silver Ghost	Sdc	07-26	152400	35400
Silver Ghost	Tou	07-26	198000	45600
Silver Ghost	Rds	07-26	215400	50400
Silver Ghost	Plm	07-26	141600	33000
20 HP	Cpe	22-31	48600	11400
20 HP	Cab	22-31	67800	15600
20 HP	Sdc	22-31	55200	13200
20 HP	Rds	22-31	72000	13800
20 HP	Sed	22-31	46200	10800
20 HP	Tou	22-31	64200	15000
Phantom I	Cab	25-29	139200	32400
Phantom I	Tou	25-29	145200	33600
Phantom I	Sed	25-29	95400	22200
Phantom I	Sdc	25-29	120000	28200
Phantom I	Plm	25-29	109200	25800
Phantom I	Lan	25-29	120000	28200
20/25	Cab	29-36	51600	12000
20/25	Plm	29-36	40200	9600
20/25	Lan	29-36	46200	10800
20/25	Sdc	29-36	43200	10200
20/25	Sed	29-36	39000	9600
20/25	Tou	29-36	58200	13800
Phantom II	Sdc	29-35	107400	25200
Phantom II	Cab	29-35	145200	33600
Phantom II	Sed	29-35	95400	22200
Phantom II	Tou	29-35	155400	36000
Phantom II	Lan	29-35	115200	26400
Phantom II	Plm	29-35	101400	23400
25/30	Cab	36-38	46800	11400
25/30	Plm	36-38	40200	9600
25/30	Sdc	36-38	43200	10200
25/30	Sed	36-38	37200	7800
Phantom III	Cab	36-39	155400	36000
Phantom III	Plm	36-39	120000	28200
Phantom III	Sdc	36-39	135000	31200
Phantom III	Sed	36-39	105000	24600
Wraith	Plm	38-39	51000	12000
Wraith	Sed	38-39	45000	10800
Silver Wraith SWB	Plm	46-53	46200	10800
Silver Wraith SWB	Sed	46-53	42000	10200
Silver Wraith LWB	Sed	52-58	45600	10800
Silver Wraith LWB	Plm	52-58	50400	12000
Silver Dawn	Cab	49-55	69000	16200
Silver Dawn	Sed	49-55	37200	8400
Silver Cloud I	Cab	55-59	93000	22200
Silver Cloud I	4dS	55-59	34800	15600
Silver Cloud II	4dS	59-62	32400	6000
Silver Cloud II	Cab	59-62	85800	20400
Phantom V	Plm	59-68	69600	16200
Silver Cloud III	4dS	62-66	37200	7200
Silver Cloud III Park Ward	Cab	62-66	75600	18000
Silver Cloud III Park Ward	Cpe	62-66	48600	11400
Silver Cloud III Flying Spur	4dS	62-66	61800	14400
Silver Shadow 6.3	4dS	65-70	25200	4800
Silver Shadow 6.8	4dS	70-76	22800	4800
Silver Shadow MPW	Cab	67-71	46800	10800
Silver Shadow MPW	Cpe	67-71	34800	6600
Silver Shadow II	4dS	77-80	22800	4800
Phantom VI 6.3	Plm	68-78	140400	32400
Corniche	Cab	71-85	46800	10800
Corniche	Cpe	72-85	34800	10800
Camargue	Cpe	75-86	39600	6600
Silver Wraith II	4dS	77-80	25200	7800
Silver Spirit	4dS	80-90	30000	4800
Corniche II	Cab	85-90	75000	6000
Silver Spur	4dS	80-90	32400	6000

ROVER (GB)

8 HP	Tou	20-25	11400	1800
16/50	4dS	26-28	11400	1800
16/50	Tou	26-28	15600	1800
16 HP Light Six	4dS	28-32	12600	2400
16/50	Tou	28-32	16200	1800
10/25	Cab	28-33	12600	2400
10/25	Sed	28-33	9600	1800
P1-10 HP	Sed	34-36	9000	1200
P1-12 HP	Sed	34-36	10200	1200
P1-12 HP	Tou	34-36	13800	1200
P2-10 HP	Sed	37-40	8400	1200
P2-10 HP	Sed	45-48	7800	1200
P2-12 HP	Sed	37-40	9600	1200
P2-12 HP	Sed	45-48	9000	1200
P2-14 HP	Sed	37-40	10200	1200
P2-14 HP	Sed	45-48	9600	1200
P2-16 HP	Sed	37-40	10800	1200
P2-16 HP	Sed	45-48	10200	1200
P3-60	4dS	48-49	7800	1200
P3-75	4dS	48-49	8400	1200
P4-75	4dS	49-54	8400	1200
P4-60	4dS	54-59	7200	1200
P4-75	4dS	55-59	7200	1200
P4-90	4dS	55-59	7800	1200
P4-105	4dS	56-59	7800	1200
P4-80	4dS	59-62	6000	1200
P4-100	4dS	59-62	7200	1200
P4-95 / 110	4dS	62-64	6600	1200
P5 3 Litre Saloon	4dS	59-62	7200	1200
P5 3 Litre Saloon MK II	4dS	63-64	7200	1200
P5 3 Litre Coupe MK II	Cpe	63-64	8400	1200
P5 3 Litre Saloon MK III	4dS	65-67	7800	1200
P5 3 Litre Coupe MK III	Cpe	65-67	9000	1200
P5B 3,5 Litre Saloon	4dS	67-73	9600	1200
P5B 3,5 Litre Coupe	Cpe	67-73	10800	1200
P6 2000/2200	4dS	63-76	4800	600
P6 3500	4dS	67-76	5400	1200
2300 / 2600 SD1	4dS	77-85	4200	1200
3500 SD1 Vitesse	4dS	76-87	5400	1200

SAAB (S)

92	2dS	49-56	7800	1200
93	2dS	56-60	6000	1200
95	Sta	59-68	5400	1200
96	2dS	60-68	4800	600
750 GT	2dS	60-62	6600	1200
Sport/Monte Carlo	2dS	62-67	6600	1200
95 V4	Sta	66-79	4200	1200
96 V4	2dS	66-80	4800	600
99	Sed	67-71	3600	600
Sonett II	Cpe	66-67	12000	2400
Sonett II V4	Cpe	67-70	10800	1800
Sonett III	Cpe	70-74	10200	1800

SEAT (E)

1400	Sed	53-54	6600	600
1400 A	Sed	54-55	5400	600
1400 B	Sed	55-60	6000	600
1400 C	Sed	60-64	4200	480
600	2dS	57-61	4800	900
600	2dS	61-63	4200	480
600 D	2dS	63-70	3000	480
600 Descapotable	2dS	58-70	4200	900
600 E	2dS	70-73	2100	480
600 L Especial	2dS	72-73	2400	600
800	Sed	64-67	4200	900
1500 Berlina	Sed	63-72	3600	480
1500 Familiar	Sta	63-72	4500	900
850 Berlina	2dS	66-74	1500	480
850 4 puertas	Sed	67-73	1800	600
850 Coupé	Cpé	67-69	2400	600
850 Sport Coupé	Cpé	70-72	2700	600
850 Spider	Spd	69-72	6000	1200
124 Sport Coupé 1600	Cpé	70-72	4200	1200
124 Sport Coupé 1800	Cpé	72-75	3600	600
Sport 1200	Cpé	75-79	2100	600
Sport 1430	Cpé	77-79	2400	600

SIMCA (F)

6 CV	Sed	35-37	6600	1200
6 CV	Cab	35-37	9000	1800
6 CV	Cpe	35-37	7800	1200
11 CV	Cab	35-37	14400	1800
11 CV	Sed	35-37	10200	1800
5 CV	Sta	36-49	4800	1200
5 CV	CbL	36-49	7200	1200
5 CV	2dS	36-49	6600	1200
8	Cpe	38-49	9000	1800
8	Cab	38-49	13200	1800
8	4dS	38-49	4800	1200

Escaneado con CamScanner

6	Sta	49-51	3000	600
6	CbL	49-51	4200	1200
6-1200	4dS	49-51	3600	1200
6 Sport	Cab	49-51	20400	3600
6 Sport	Cpe	49-51	15600	3000
1200 Sport	Cpe	51-54	13200	2400
1200 Sport	Cab	51-54	18000	3000
Aronde 9	Sta	51-55	4200	600
Aronde 9	2/4	51-55	4800	600
Aronde 9 Grand Large	Htp	52-55	6000	1200
Aronde Coupe de Ville	Cpe	54-56	8400	1800
Aronde Weekend	Cab	55-56	12000	2400
Aronde 1300	4dS	55-58	4200	600
Aronde Grand Large	Htp	55-58	7800	1200
Aronde Châtelaine	Sta	55-60	3000	600
Aronde Océane	Cab	56-63	10200	1800
Aronde Plein Ciel	Cpe	56-63	8400	1800
Aronde Berline	4dS	58-64	4200	600
Aronde Grd. Large/Monaco	Htp	58-63	8400	1800
Aronde Montlhéry	4dS	58-63	5400	1200
Aronde Châtelaine/Castel	Sta	60-63	4200	600
Vedette Trianon	4dS	54-57	6000	1200
Vedette Versailles	4dS	54-57	6600	1200
Vedette Régence	4dS	54-57	7200	1200
Vedette Beaulieu	4dS	57-60	7800	1200
Vedette Chambord	4dS	57-61	8400	1200
Vedette Présidence	4dS	57-61	9600	1800
Vedette	Sta	57-61	7200	1200
Vedette Marly	Sta	54-57	6600	1200
Ariane 8	4dS	57-60	4800	1200
Ariane 4	4dS	57-60	2400	600
Ariane 4	4dS	60-63	3000	600
1000	4dS	61-68	2400	600
1000 GL / GLS	4dS	68-78	3000	600
1000 Coupe	Cpe	62-67	4200	600
1000 Rallye 1	4dS	69-78	3600	600
1000 Rallye 2	4dS	72-78	4200	1200
1000 Rallye 3	4dS	77-78	4800	1200
1300	Sta	65-69	2400	600
1300/1500	4dS	63-69	2400	600
1200 S	Cpe	67-71	4800	1200

STUDEBAKER (US)

Champion Starlight	Cpe	47-49	10200	1800
Champion Starlight	Cpe	53-54	13200	2400
Champion Starliner	Htp	52-54	14400	2400
Champion Pelham	Sta	56-57	7200	1200
Champ	Sta	57-58	6000	1200
Champion Scotsman	Sed	57-58	5400	1200
Commander 6	Cpe	47-50	8400	1200
Commander Six	Cab	47-50	14400	2400
Commander Six	Sed	47-50	7800	1200
Commander Starlight	Cpe	47-50	10200	1800
Land Cruiser	Sed	47-49	8400	1200
Land Cruiser	Sed	50-52	9000	1200
Land Cruiser	Sed	53-54	7800	1200
Commander Eight	Sed	51-52	7800	1200
Commander Eight	Cab	51-52	17400	3000
Commander Eight	Sed	53-55	7200	1200
Commander Eight	Sta	54-55	9000	1800
Commander Eight	Sta	56-58	8400	1200
Commander Eight	Sed	56-58	6600	1200
Commander	Cpe	53-55	10200	1800
Commander Starlight	Cpe	51-52	10200	1800
Commander Starliner	Htp	52-55	11400	2400
President	Htp	55-	14400	2400
President	Cpe	55-	13200	2400
President	Sed	55-57	8400	1800
President	Sta	56-57	10200	1800
Flight Hawk	Cpe	56-	10800	1800
Power Hawk	Cpe	56-	10200	1800
Sky Hawk	Htp	56-	12000	2400
Golden Hawk	Htp	56-58	16200	3000
Silver Hawk Six	Cpe	57-58	10200	1800
Silver Hawk Eight	Cpe	57-59	10200	1800
Lark	Htp	59-62	8400	1800
Lark	Sed	59-63	6600	1200
Lark	Sta	59-63	6600	1200
Lark Convertible	Cab	60-62	12600	2400
Lark Daytona	Cab	62-63	11400	2400
Lark Daytona	Htp	62-63	9000	1800
Hawk	Cpe	60-61	11400	2400
Hawk GT	Htp	62-64	12000	2400
Avanti	Cpe	63-64	18000	3000
Avanti Supercharged	Cpe	63-64	25800	5400
Cruiser	Sed	63-66	7200	1200
Challenger	Sta	64-	6000	1200
Challenger	Sed	64-	6000	1200
Day	Htp	64-	7800	1200
Day	Sta	64-66	6600	1200
Daytona	Cab	64-	10200	1800
Daytona	Sed	64-66	6000	1200
Commander	Sed	64-66	6000	1200
Commander	Sta	64-66	6000	1200
Wagonaire	Sta	66-	6600	1200

SUNBEAM (GB)

90	4dS	50-56	11400	2400
90 Mk II/III	Cab	50-56	18000	3000
Alpine Roadster	Rds	53-55	21000	3600
Rapier	2dS	55-57	5400	1200
Rap	2dS	57-61	5400	1200
Rapier Series II/III	Cab	57-61	11400	1800
Rapier Series IIIa	Cab	61-63	10800	1800
New Rapier	2dS	68-76	4800	1200
Rapier Series IIIa/IV	2dS	61-65	5400	1200
Rapier Series V	2dS	65-68	5400	1200
Alpine Series I/II	Cab	59-62	12600	2400
Alpine Series III	Cab	62-63	11400	2400
Alpine Series IV	Cab	63-65	10800	1800
Alpine Series V	Cab	65-68	12000	2400
Harrington Alpine	Cpe	61-63	18000	3000
Venezia Superleggera	Cpe	64-65	11400	1800
Alpine 260 Tiger	Cab	64-67	18000	3600
Alpine 289 Tiger	Cab	67-68	20400	4200
Imp / Chamois	2dS	64-74	3000	600
Imp / Chamois Sport	2dS	66-76	3600	600
Californian / Stiletto	Cpe	67-72	4200	600
Husky	Sta	68-72	3000	600
Vogue / Hunter	4dS	66-70	3600	600
Vogue Estate	Sta	68-70	3600	600
Minx	4dS	67-70	3600	600
Minx	Sta	68-70	3600	600
Sceptre	4dS	68-74	4200	600

TALBOT-LAGO (F)

Special	2dS	37-39	55200	12000
Special	Cpe	37-39	108600	25200
Special	Cab	37-39	138600	32400
SS	2dS	38-39	108000	25200
SS	Cpe	38-39	142200	33000
SS	Cab	38-39	166800	38400
Record	2dS	46-49	52200	11400
Record	Cab	46-49	77400	16200
Record	4dS	46-51	45600	9600
Record	4dS	52-55	39600	8400
Grand Sport	Cpe	48-51	70200	15000
Grand Sport	Cpe	52-55	70800	15000
Baby	4dS	49-50	27600	5400
Baby	Cab	49-50	52200	11400
Baby/4	4dS	51-52	22800	4200
Baby/6	4dS	51-54	27000	5400
2500 Tourisme Rapid	Cpe	55-57	46800	10200
America (BMW)	Cpe	57-58	70800	15000
America (Simca)	Cpe	58-59	51000	10800

TRIUMPH (GB)

Super Seven	Tou	27-30	13200	2400
Super Seven	2dS	27-30	7800	1200
Super Seven Sports	Rds	27-30	14400	2400
Super Eight	Tou	30-32	13200	2400
Super Eight	2dS	30-32	8400	1200
Super Nine	Sed	32-34	9000	1800
Southern Cross	Tou	32-34	24000	4800
Gloria 10 / 12	4dS	34-37	13800	2400
Gloria Sports	Tou	34-35	26400	5400
Gloria Southern Cross	Rds	34-37	33600	6600
Gloria Six	4dS	34-37	15600	3000
Gloria Six Sports	Tou	34-37	28800	6000
Gloria Six Sports	Rds	34-37	38400	7200
Dolomite 16	4dS	38-39	16800	3000
Dolomite Roadster	Cab	38-39	42000	8400
1800 Saloon	4dS	46-49	9000	1800
1800 Roadster	Cab	46-49	25200	4800
2000 Roadster	Cab	48-49	27000	5400
Renown	4dS	49-55	10200	1800
Mayflower	2dS	49-53	5400	1200
TR 2	Rds	53-55	18600	3000
TR 3	Rds	55-57	19800	3600
TR 3A	Rds	57-61	21600	3600
TR 3B	Rds	62-	19200	3600
Italia 2000	Cpe	60-61	16200	3000
TR 4	Cab	61-65	17400	3000
TR 4A IRS	Cab	65-67	18600	3600
TR 5 PI	Cab	67-68	21600	3600
TR 250	Cab	67-68	17400	3000
TR 6 PI/CP	Cab	69-72	19200	3600
TR 6 PI/CR	Cab	72-75	17400	3000
TR 6 US	Cab	69-76	15600	3000
Herald	2dS	59-61	3000	600
Herald	Cab	59-61	6000	1200
Herald	Cpe	59-61	3600	600
Herald	Cab	61-67	6600	1200
Herald 1200	Sta	61-67	3000	600
Herald 1200	Cpe	61-67	4200	1200
Herald 1200	2dS	61-70	3000	600
Herald 1200	2dS	63-67	3600	600
Herald 12/50	Cab	67-71	6600	1200
Herald 13/60	2dS	67-71	3600	600
Herald 13/60	Sta	67-71	3000	600
Herald 13/60	Cab	62-66	7200	1200
Vitesse 1600	2dS	62-66	4200	600
Vitesse 1600	Cab	66-71	7800	1200
Vitesse 2 litre	2dS	66-71	4800	1200
Vitesse 2 litre	Cab	62-65	8400	1800
Spitfire Mk I	Cab	65-67	8400	1200
Spitfire Mk II	Cab	67-70	7800	1200
Spitfire Mk III	Cab	70-74	7200	1200
Spitfire Mk IV	Cab	74-81	7200	1200
Spitfire 1500	Cpe	66-68	9000	1800
GT6 Mk I	Cpe	68-70	8400	1200
GT6 Mk II	Cpe	70-73	7800	1200
GT6 Mk III				
2000 Mk I	4dS	63-69	3600	600
2000 Mk I	Sta	66-69	3600	600
2000 Mk II	Sta	69-75	3600	600
2000 Mk II	4dS	69-75	3600	600
2000 TC	4dS	75-77	3600	600
1300 / 1300 TC	Sed	65-70	2400	600
2.5 PI	4dS	68-75	4200	600
2.5 PI	Sta	68-75	4200	600
2500 TC / S	4dS	74-77	4200	600
2500 TC / S	Sta	74-77	4200	600
Toledo	Sed	70-76	1800	600
1500	4dS	70-74	2400	600
1500 TC	4dS	74-76	2400	600
Stag	Cab	70-77	13200	2400
Dolomite 1850 HL	4dS	72-80	3000	600
Dolomite Sprint	4dS	73-80	4800	1200
Dolomite 1300 / 1500	Sed	76-80	2400	600
TR 7	Cpe	75-81	6600	1200
TR 7 Convertible	Cab	79-81	8400	1200
TR 8	Cpe	79-81	10800	1800
TR 8 Convertible	Cab	80-81	13800	2400

VANDEN PLAS (GB)

Princess 4 Litre	Plm	59-68	11400	1800
Princess 3 Litre Mk I/II	4dS	59-64	8400	1200
Princess 4 Litre RR	4dS	64-68	9600	1200
Princess 1100	4dS	64-68	3600	600
Princess 1300	4dS	68-74	4200	600

VOLKSWAGEN (D)

Typ 82 Kübelwagen	Off	42-44	16800	3000
Typ 166 Schwimmwagen	Off	42-44	21600	4200
Käfer (Brezel)	2dS	48-53	9000	1800
Käfer (Oval)	2dS	54-57	7800	1800
Käfer 1200	2dS	57-66	5400	1200
Käfer 1200	2dS	67-79	3600	600
Käfer 1300/1500	2dS	65-73	4800	1200
Käfer 1302 / 1303	2dS	70-75	4200	1200
Käfer Cabrio Hebmnller	Cab	48-50	21000	3600
Käfer Cabrio Karmann	Cab	51-53	18000	3000
Käfer Cabrio 1200	Cab	54-60	12000	1800
Käfer Cabrio 1200/1300	Cab	60-66	10800	1800
Käfer Cabrio 1500	Cab	66-70	10200	1800
Käfer Cabrio 1302 LS	Cab	70-72	9000	1800
Käfer Cabrio 1303 LS	Cab	72-79	11400	1800
Karmann-Ghia 14 1200	Cpe	55-59	10200	1800
Karmann-Ghia 14 1200	Cab	57-59	12600	1800
Karmann-Ghia 14 1200	Cpe	59-65	8400	1800
Karmann-Ghia 14 1200	Cab	59-65	10800	1800
Karmann-Ghia 14 1300/1500	Cab	65-70	10200	1800
Karmann-Ghia 14 1300/1500	Cpe	65-70	7800	1200
Karmann-Ghia 14 1600	Cab	70-74	10800	1800
Karmann-Ghia 14 1600	Cpe	70-74	8400	1800
Karmann-Ghia 34 1500/1600	Cpe	61-69	7200	1200
1500/1600	2dS	63-73	3000	600
1500/1600 Variant	Sta	63-73	3000	600
1600 TL Fliessheck	2dS	65-73	4200	600
411	2dS	68-72	3600	600
411 Variant	Sta	69-72	3000	600
412	4dS	72-74	3000	600
412 Variant	Sta	72-74	2400	600
K 70	4dS	70-75	3600	600
181 (Safari)	Tou	70-74	4200	600
Polo	3dS	75-81	1800	600
Golf I	Sed	74-83	2400	600
Golf I GTi 1600	Sed	75-82	3000	600
Golf I GTi 1800	Sed	82-83	4200	600
Scirocco	Cpe	74-81	3000	600
Scirocco GTi / GLi	Cpe	75-81	3600	600

VOLVO (S)

PV 444 A	2dS	47-50	10200	1800
PV 444 B-E	2dS	50-54	9600	1800
PV 444 H/K	2dS	54-57	7800	1200
PV 444 L	2dS	57-58	7200	1200
PV 445	Sta	53-60	6600	1200
PV 544 A/B B-16	2dS	58-61	7800	1200
PV 544 C-G B-18	2dS	61-65	9000	1800
PV 544 Sport B-18	2dS	61-65	10200	1800
P 210 B-16	Sta	60-62	6600	1200
P 210 B-18	Sta	62-69	7200	1200
121 / 122S B-16	Sed	57-61	6600	1200
121 / 122S B-18	Sed	61-68	6000	1200
121 / 122S B-20	Sed	68-70	6000	1200
123 GT	2dS	67-69	9000	1800
P 221	Sta	62-69	6000	1200
P 1800	Cpe	61-63	10200	1800
P 1800 S	Cpe	63-69	9600	1800
P 1800 E	Cpe	69-72	9600	1800
P 1800 ES	Sta	71-73	11400	1800
142/144	Sed	67-74	4200	600
145	Sta	67-74	4200	1200
164	4dS	68-74	5400	1200
262 C Bertone	Cpe	77-81	9000	1800

Escaneado con CamScanner

MERCADO

¿Es usted un enamorado de los clásicos? ¿Le gustaría volver a tener su primer coche, o el del abuelo? ¿Ha pensado ya cuál será la próxima pieza de su colección? En el Mercado de Motor Clásico se reúne la oferta más amplia de modelos de todas las marcas y épocas dentro de nuestras fronteras. Un completo escaparate en el que, rebuscando un poco, podrá encontrar el automóvil de sus sueños. Si lo que desea es anunciar su coche para vender, puede hacerlo sencillamente llamando a nuestros servicios de contratación (tel. 91 347 05 97) o bien enviando el cupón que aparece al final de esta sección, por correo o al fax 91 347 04 62. ¡Suerte!

VENDO COCHES

AC

● **Cobra 427 SC Shelby.** Venta y reparación www.dietsch.com/cobra/ Tlf. Ref nº 167.973

ALFA ROMEO

● **1750 Bertone. Año 1968.** Tapicería original. Perfecto estado. Tlf. 609-128003 Ref nº 166.121

● **Giulia 1.6 Super.** Buen estado. Motor roto. 400.000 Pts. F. Moret. Tlf. 91-8514651 Ref nº 166.285

● **Giulia 1600 Nuova.** Motor, cambio, dirección, frenos y suspensión, reparados. Pintura nueva. 1.000.000 Pts. F. Moret. Tlf. 91-8514651 Ref nº 168.498

● **2000 GTV Bertone 130 CV. Año 1971.** Estado 1. Motor cromado. 30.000 Km. Color rojo. Matrícula GCB. 1.950.000 Pts. Tlf. 98-6230825 Ref nº 166.402

● **Giulietta 1.6 Sedan 4p. Año 1978.** En perfecto estado interior y exterior. Todo de origen. Ideal coleccionistas Alfa Romeo. 250.000 Pts. Tlf. 651-644592 Ref nº 167.193

● **GTV 2.5 V6. Año 1981.** 90.000 Km. Llantas Braid. Perfecto. Ángel. Tlf. 653-222924 Ref nº 167.950

● **GTV6 Coupé. Año 1981.** 86.000 Kms. Ocasión. Calle y competición. 550.000 Pts. Tlf. 606-034160 Ref nº 167.972

● **Spider 1600 Duetto. Año 1968.**

ZC

ZALBA-CALDÚ
Correduría de Seguros, S.A.
Avda. San José, 209 • 50007 ZARAGOZA

ESPECIALISTAS EN SEGUROS DE VEHÍCULOS CLÁSICOS

TRAMITACIÓN MUY SENCILLA

NORMAS DE SUSCRIPCIÓN:
- Justificar seguro vehículo moderno habitual
- Conductor de + 25 años y 5 años de carnet.
- Ser propietario del vehículo a asegurar.
- Permiso de circulación.
- Ficha técnica del vehículo a asegurar. ITV.
- Póliza no apta para vehículos viejos o de uso habitual, aunque cumplan las normas de suscripción.

LLÁMENOS Y LE INFORMAREMOS
TFNO.: 902 158 475 * FAX: 976 25 84 37
http://www.zalba-caldu.com
e-mail: clasicos@zalba-caldu.com

El concepto de segundo vehículo y siguientes sólo es aplicable para vehículos comprendidos en la misma franja de antigüedad.

GARANTIAS: Seguro Obligatorio, Seguro Voluntario (ilimitado) + Protección Jurídica.

AUTOMOVIL	PRIMERO	SEGUNDO	TERCERO y SIGUIENTES
ANTES DE 1952	55,29 €	38,71 €	21,43 €
DE 1952 A 1972	76,72 €	53,22 €	29,72 €
DE 1973 A 1978	102,29 €	71,19 €	38,71 €

ASISTENCIA EN VIAJE AUTOMOVIL 24,49 € Ptas.

GARANTIAS: Seguro Obligatorio, Seguro Voluntario (ilimitado) + Protección Jurídica

MOTO	PRIMERO	SEGUNDO	TERCERO y SIGUIENTES
ANTES DE 1952	77,41 €	21,22 €	21,22 €
DE 1952 A 1972	87,78 €	30,89 €	30,89 €
DE 1973 A 1978	129,94 €	35,04 €	35,04 €

– LA ACEPTACION DEFINITIVA DEL SEGURO QUEDA SUPEDITADA A LA CONFIRMACION POR PARTE DE LA COMPAÑÍA ASEGURADORA.

– ES NECESARIO EL ENVÍO DE FOTO DEL VEHICULO A ASEGURAR.

"Precios modificables sin previo aviso"

Escaneado con CamScanner

Compra, venta, intercambio y búsqueda de cualquier vehículo clásico.
Si quiere vender o cambiar el suyo, nos encargamos de ello.

TELÉFONO y FAX: (34) 916 567 348 · MÓVIL: 629 043 700
E-Mail: bc@bolsaclasicos.com
Apartado de correos: 393-28850 Torrejón de Ardoz
www.bolsaclasicos.com
Bolsa de Clásicos valora el estado de los vehículos de 1 a 100 puntos.

BOC
BOLSA DE CLÁSICOS

ROGAMOS CONCERTAR VISITA

FERRARI 365 GT4 2+2 (74)
42 puntos. Impecable, Full Equipe, sólo 478 unidades fabricadas.

MG A 1600 (60)
88 puntos. 4 vel., Llantas de radios, Porta equipajes, ventanas, Faros de niebla.

2 x JAGUAR MK II- 3,4/3,8 (63-65)
88 puntos. 4 vel. + overdrive, cuero, llantas de radios.

6 x PORSCHE 911-912 (70-84)
72-92 Puntos.
Para todos los gustos.

AUSTIN HEALEY MK II BT 7 Gr 2 (61)
"Light Weit" 96 puntos. Pieza única, 228 CU, 950 Kg. Super Comp., vol. dcha. Ver Motor Clásico nº166

ALFA ROMEO 2000 SPIDER GRADUATE (87)
92 puntos. Aire acondicionado, inyección, catalizado, Llantas, Precioso.

FIAT 124 - 2000 SPIDER (81)
92 Puntos. Techo duro, Llantas de aluminio. Un gran cabrio muy fiable y divertido.

NISAN PATROL (54/56)
88 puntos. En estado de origen con muy poco uso. De los primeros ensamblados en España.

MB 300 SL GULLWING RÉPLICA (88)
94 Puntos. Motor M184-AMG de 3,4 c.c., AA, Cuero, Aut., Mejor que el genuino y más barato.

LINCOLN CONTINENTAL (66) J.F.K.
92 puntos . Full total, Un solo dueño, Estado de origen, Impresionante, 7.565 cc. y 365 CU.

2 x CITROEN 2 CV (80-81)
94-96 puntos. Restauración y personalización total, mejor que nuevo.

TRIUMPH TR 6 PI (76)
86 puntos.
4 velocidades + overdrive

PORSCHE 911 SPEEDSTER (89)
94 Puntos. Turbo Look, AA, AE, AC, Tempomat, Catalizado, Cuero, Barra en torretas, 25000 millas.

MERCEDES 190 SL (60)
94 Puntos. Restauración total, motor 8 Kms., Cuero de búfalo, Techo duro. Un valor seguro.

VOLVO 123 GT (67)
94 puntos. En estado de origen, impecable, matrícula inglesa

ISO LELE (69)
88 puntos. En estado de origen, 5,4 l. y 300 hp, Full Equipe, cuero, muy pocos Kms.

JAGUAR E Type-S II-4, -2+2 (72)
98 puntos. Automático, Aire acondicionado, Llantas de radios

FORD MUSTANG 289 (66)
96 puntos. Manual 4 vel., A/A, Llantas de falsos radios, Restauración total con piezas de origen.

2 x MG B (63-75)
88-98 Puntos.
4 vel.+overdrive, en estado de origen.

JAGUAR E Type S II Cabrio (69)
96 puntos. Manual de 4 vel., Cuero Collony, Llantas de radios, Restauración Total, 72.000 km.

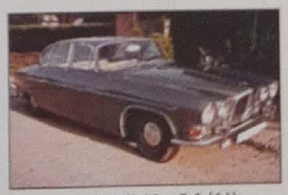
NAHS SEDAN SIX (28)
98 puntos. Restaurado en el 88, muy poco uso, matrícula original, ver Motor Clásico Nº 8.

MERCEDES BENZ 300 SEb Coupé (66)
94 Puntos. Automático, AA, DA, EE, Cuero, Hidroneumático.

2 x MB 250 SE /280 SEL (67-69)
88-92 puntos. Automático, A/A, D/A,Cuero, en perfecto estado.

FORD CAPRI RS 3000 COLOGNE Gr. 2 (71)
94 Puntos. 2 Motores Weslake de 350 CU, Cambio ZF de 5 vel., 2 Cosworth 3,4 de 427 CU.

FIAT 2300 S (66)
98 puntos. Estado de origen, Un solo dueño, Pieza rara.



JAGUAR MK 10 - 3,8 (64)
85 puntos. 4 velocidades + overdrive, el máximo lujo de Jaguar. Full equipe.

LOTE PARA RESTAURAR
ALFA ROMEO 2600 SPIDER (64)
ALFA ROMEO 2600 SPRINT (64)
ALFA ROMEO 2000 Berlina (60)
ALFA ROMEO DUETTO (66)
ALFA ROMEO GTV 2000 BERTONE (72)

No espere
Cambie hoy al sistema

Y empiece a usar la gasolina SIN PLOMO sin dañar su Motor

PEDIDOS Ó CONSULTAS VÍA E-MAIL Ó FAX

Y muchos más en stock

Escaneado con CamScanner

MERCADO

Rojo. Tlf. 609-128003 Ref nº 166.120

● **Sprint Quadrifoglio.** Gris met. AA. 350.000 Pts. Tlf. 659-435553 Ref nº 167.258

● **SZ Zagato. Año 1991.** Rojo. 3.000 Km. Tlf. 93-7146576 Ref nº 166.780

● **www.bolsaclasicos.com** Su web de clásicos con más de 100 ofertas. Tlf. 629-043700 Ref nº 166.190

ALPINE

● **V6 GT Turbo.** Vendo o cambio por clásico descapotable. Pago diferencia. Madrid. Tlf. 629-034128 Ref nº 168.256

AUDI

● **Quattro. Año 1986.** B-HG. Rojo. AA ABS. Cuero gris. ITV. Muy cuidado. 1.200.000 Pts Tlf. 639-185301 Ref nº 165.204

AUSTIN-HEALEY

● **3000 BJ8 MK III PH2.** Año 1965. Rojo. Estado 1. Abstenerse intermediarios. Interesados llamar al Tlf. 91-4250309 Ref nº 134.541

● **3000 MK III PH1. Año 1964.** Bicolor. Gasolina sin plomo. Perfecto estado. Tlf. 609-008508 Ref nº 152.407

● **3000 MK3 BJ8 PH II.** Año 1966. Matrícula histórica. Gasolina sin plomo. Tlf. 93-2805551 Ref nº 168.580

● **3000 MKI II BJ 8 PH 2.** Año 1966. Matrícula histórica. ITV, 4 años, todo original, cuero negro, capotas nuevas, 4.700.000 Pts. Tlf. 617-392354 Ref nº 164.383

BENTLEY

● **R-Type. Año 1954.** En granate precioso. Automático. Recién totalmente restaurado. A estrenar. 18.000 libras esterlinas. Airie. Tlf. 94-4246737 Ref nº 160.415

BISCUTER

● **Rubia.** A restaurar. Completo. Papeles de baja. Joan. Tlf. 93-7592791 Tlf. 93-7597338 Ref nº 167.289

BMW

● **2000 Tii Touring.** Para restaurar o por piezas. 1.502 € (250.000 Pts). Tlf. 607-987855 Tlf. 91-8034779 Ref nº 168.575

● **2000 Tilux.** 500.000 Pts. De 15 a 17 H, y a partir de 22 H. Tlf. 669-475383 Ref nº 163.937

● **2002 Tii.** Todo original. Perfecto estado. ITV (ver Motor Clásico nº 151). 5.409 Euros (900.000 Pts). Tlf. 607-987855 Tlf. 91-8034779 Ref nº 168.576

● **2002.** Revisado. Baquets. Arneses. Ideal Rallyes. 750.000 Pts. F. Moret. Tlf. 91-8514651 Ref nº 166.291

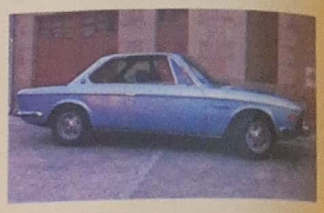
● **2002. Año 1970.** Buen estado. Llantas, carburación Webers, techo. 750.000 Pts. Tlf. 93-2805551 Ref nº 168.577

● **3.0 CS. Año 1973.** Impecable. Full Eq. Blanco, interior negro. Tlf. 609-128003 Ref nº 168.633

● **535 M.** Negro. Todos los extras. Buen estado. Único en España. Barato. Colección. Tlf. 609-002987 Ref nº 168.591

● **735i** Todos los extras. Impecable. 1.000.000 Pts. Madrid. Tlf. 629-034128 Ref nº 163.798

● **3000 CS.** Excepcional, restaurado, todos los extras. 1.375.000 Pts. Tlf. 651-991818 Ref nº 168.636

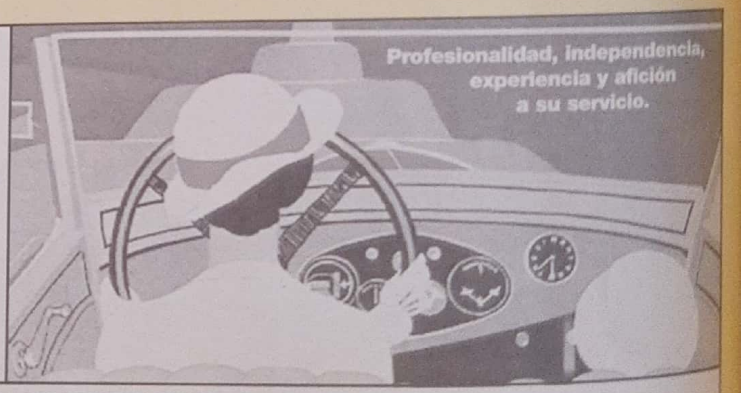


● **Isetta.** Perfecto. Azul. 700.000 Pts. Ver en Gerona. Tlf. 619-757037 Ref nº 165.812

● **M3 E30. Año 1991.** Perfecto estado. Ruedas, frenos, amortiguadores a estrenar. Ya es un clásico. 2.100.000 Pts. Particular Tlf. 619-119993 Ref nº 165.836

SERGIO ROMAGOSA S.L.

CORREDURIA DE SEGUROS



SEGUROS ESPECIALES
PARA VEHÍCULOS DE COLECCIÓN

12 AÑOS DE DEDICACIÓN EXCLUSIVA a la creación y consolidación de estos seguros en España y MILES DE CLIENTES SATISFECHOS, nos permiten dar UN BUEN ASESORAMIENTO en esta materia.

¡LLÁMENOS Y LO COMPROBARÁ! Tel: 91-665.80.20

NºRegistro D.G.S.: J-1709/ Concertado seguro de Responsabilidad Civil, conforme al Art. 15 Ley 9/1992

O contacte con nuestros colaboradores provinciales

Alicante - 512.48.53 / Caballero Asociados, S.L.
Asturias - 639.22.04.02 / Lepoldo Escobedo.
Baleares - 71.72.76 / Gabriel Ferragut.
Barcelona - 317.29.42 / Enrique Peribáñez.
Cantabria - 607.51.16.94 / Miguel A. Beivide.
Granada - 22.12.73 / Alfonso F. Figares, S.L.
Gran Canaria - 76.12.47 / Mario Domínguez
Málaga - 277.90.68 / Mª Jesús Gutiérrez.
Ourense - 24.13.53 / Javier Firvida.
Pontevedra - 20.40.10 / GORS, S.L.
S/C Tenerife - 38.39.89 / Schippers, S.L.
Sevilla - 422.07.43 / Ignacio Porras.
Valencia - 361.11.66 / Avance, SCP.

Escaneado con CamScanner

● **www.bolsaclasicos.com** Su web de clásicos con más de 100 ofertas. Tlf. 629-043700 Ref nº 166.207

● **Z1. Año 1989.** Rojo. Madrid. Tlf. 629-034128 Ref nº 168.248

CADILLAC

● **Eldorado Biazrritz Convertible.** Año 1961. Descapotable rojo espectacular. Ganador de muchos concursos. Absolutamente impecable por un precio irrepetible 17.000 libras esterlinas. Airie. Tlf. 94-4246737 Ref nº 160.405

● **Eldorado V8 Convertible. Año 1974.** Volante izquierda. Color blanco, tapicería cuero blanco. De concurso. Perfecto. Precioso y espectacular. 10.000 libras esterlinas. Airie Tlf. 94-4246737 Ref nº 166.486

● **Fleetwood 60 Special. Año 1954.** Negro con interior en cuero. Absolutamente perfecto. Mecánica nueva. Irrepetible. 14.000 libras esterlinas. Airie. Tlf. 94-4246737 Ref nº 160.400

CITROËN

● **11 B. Año 1954.** En buen estado. Totalmente original. Documentado. Bien de mecánica Tlf. 95-2385401 Ref nº 166.112

● **2 CV Furgoneta. Año 1955.** Muy buen estado. ITV OK. Histórico. Tlf. 93-7592791 Tlf. 93-7597338 Ref nº 167.286

● **204 Berline 4p. Año 1972.** Azul, ITV, seguro, buen estado, cocherra, 250.000 Pts Tlf. 676-793533 Ref nº 168.688

● **Traction.** Todos los modelos. Restaurados o a restaurar. Lote o unidad. Posible transporte. hengar@wanadoo.fr Francia. Tlf. 00-33557512098 Tlf. 00-33676955986 Ref nº 156.170

● **Año 1922.** Descapotable. ITV. Documentación al día. En muy buen estado de conservación. 1.600.000 Pts. Tlf. 91-8961282 Ref nº 166.064

● **DS 20. Año 1970.** Todo origen. Perfecto estado. 1.100.000 Pts (justificado). Tlf. 649-962689 Ref nº 168.554

● **DS 21. Año 1967.** Semiautomático. Buen estado. 100.000 Pts. Tlf. 620-837876 Ref nº 168.218

● **Traction.** 11BL, año 49, 1.300.000 Pts. 11BL, año 56, 650.000 Pts. 11BL, año 52, 1.000.000 Pts. 11BL, año 53, 1.250.000 Pts. 11BL, año 54, 1.200.000 Pts. A restaurar. hengar@wanadoo.fr Tlf. 00-33557512098 Tlf. 00-33676955986 Ref nº 156.172

● **www.bolsaclasicos.com** Su web de clásicos con más de 100 ofertas. Tlf. 629-043700 Ref nº 166.208

COMET

● **Cyclon. Año 1966.** Capota eléctrica. Cambio manual. Motor V8. Único en España. Tlf. 927-290040/220952 Ref nº 148.286

CHEVROLET

● **Blazer 4x4 6200 Diesel V8.** Año 1987. Cambio automático. Autoblocantes. Recién pintado. Americano. Mando fotos. 1.900.000 Pts. deuroz@yahoo.es Tlf. 616-952277 Ref nº 167.057

● **Corvette Targa 5.7 385 CV. Año 1992** Full Eq. 2.850.000 Pts. Gabriel Tlf. 91-3656535 Ref nº 167.880

● **Corvette.** Blanco. Excelente. 8.500.000 Pts. Santiago. Tlf. 93-4242211 Ref nº 168.524

● **Six. Año 1933.** Coupé descapotable. Blanco. 26.000 €. Dejar mensaje. Tlf. 626-716243 Ref nº 167.836

CHRYSLER

● **Roadster. Año 1928.** Radios. Restaurado. 4.950.000 Pts. F. Moret. Tlf. 91-8514651 Ref nº 168.526

AUTO-RACING

Especialidad: ALPINE

Gran stock de piezas nuevas y de ocasión Alpine Renault

Fabricación y reparación de piezas de poliéster

Delegación en España
Telf. 607 281 253
Fax: 974 481 190
e-mail: sgarlar@terra.es

VICTOR Parts

Tu mejor Fuente de Recambios Nuevos para Tu Alfa-Romeo, Giulia, Bertone, Spider (Serie 105/115)

Pide Tu Catálogo Gratuito llamando o faxeando al

00 33 228 001 947 Línea dedicada a los Alfistas Españoles

Neumáticos Banda Blanca - MADE IN USA
Varias medidas 13" 14" y 15"
Stock y Entrega en toda España

American CLASSICS

Automóviles Clásicos Americanos

Compramos Americanos

1973 DODGE SERRA #7 de sólo 7

1956 FORD THUNDERBIRD Hardtop, Cont. Kit

1964½ FORD MUSTANG 260 #771 Pre Serie

1959 LINCOLN CONTINENTAL MARK V Convertible

2000 CORVETTE C-5 345HP Manual, Nuevo

1966 CHRYSLER IMPERIAL CROWN Convertible

1964-1970 MUSTANGS Restaurados 100%

1953-1962 CORVETTES Restaurados 100%

Morales 39 - 08029 Barcelona - Tel. 93 363 02 60 - Fax: 93 363 02 61 - mailbox@americanclassics.es - www.americanclassics.es

Escaneado con CamScanner

MERCADO

DAIMLER

● **GS 420 Limusina.** 7 plazas. Modelo oficial Casa Real Británica, embajada de España en Londres. Separación central eléctrica. Traspontines. Aire acondicionado. Color negro. Ruedas nuevas banda blanca. Para bodas, actos sociales. 10.000 libras esterlinas. Airie. Tlf. 94-4246737 Ref nº 142.104

● **SP 250. Año 1964.** RHD. Ruedas de radios. Bien de mecánica. Necesita restauración de asientos de cuero. Coche en Suiza. 3.000.000 Pts. (English) Tlf. 00-41618113054 Ref nº 168.012

● **Sovereign 4.2 Serie II. Año 1977.** Motor 6 cilindors. Interior de madera. Tapicería de cuero. Cambio automático. Techo eléctrico. 940.000 Pts. (5.663 €) Tlf. 943-760458 Ref nº 166.448

DATSUN

● **240 Z Biplaza. Año 1972.** Verde inglés. Ideal regularidad. Muy cuidado. Noches. Tlf. 93-8995273 Ref nº 166.156

DELAGE

● **12 HP. Año 1912.** Runabout. Uso habitual. 33.000 €. Tlf. 620-793181 Ref nº 167.837

DODGE

● **Brothers Six DA Coupé LHD.** Año 1929. Volante izquierda. Ejemplar en estado de ganador de concurso. Llantas de artillería en madera. Ya matriculado en España. Único en España, rarísimo ejemplar en el mundo. Precio: 5.700.000 Pts. Airie. Tlf. 94-4246737 Ref nº 162.007

● **Dart 3700 GT 4p. Año 1966.** Plata met. Motor original pero renovado, radiador nuevo, carburaror nuevo, techo vinillo nuevo, etc. Cualquier prueba. 1.842 Kms. Tlf. 96-6873681 Ref nº 164.081

FERRARI

● **308 GTS. Año 1983.** Ruedas nuevas. Estado de origen. 6.000.000 Pts. Tlf. 667-772922 Ref nº 168.395

FIAT

● **Multiplá.** Dos. 1.100.000 Pts. Tlf. 659-435553 Ref nº 167.261

● **Spider Europa 2.0i Pininfarina.** Sin plomo. Cuero. 1.750.000 Pts. Gabriel Tlf. 91-3656535 Ref nº 167.878

● **X1/9 Bertone.** 600.000 Pts, o cambio por TodoTerreno. Día Tlf. 91-5075671. Noches Tlf. 91-4670235 Ref nº 167.978

FORD

● **A. Año 1927.** Perfecto estado. A toda prueba. 2.600.000 Pts. Mariolo. Tlf. 96-1491136 Ref nº 167.524

● **B Tudor 4p. Año 1932** y año 1929. Totalmente reconstruidos y varios. Tlf. 609-836441 Ref nº 166.586

● **Capri 2.0 S.** ITV. Pintado. Buen estado. 325.000 Pts. Tlf. 679-485661 Ref nº 168.650

● **Capri 2.8i.** Buen estado. Restaurar pintura. ITV al día. 350.000 Pts. Tlf. 646-965363 Ref nº 167.201

● **Mustang 8 cil. Año 1967.** Capota eléctrica. Muy buen estado. Madrid. Tlf. 629-034128 Ref nº 166.480

● **Mustang Cabrio 8 cil.** M-800002 Y Coupé 6 cil. M-800003. Madrid. Tlf. 629-034128 Ref nº 168.249

● **Mustang Fastback. Año 1970.** Perfecto. Llantas, amortiguadores y pintura, nuevos. 2.500.000 Pts. Tlf. 605-707212 Ref nº 168.295

● **T Tapado.** Estado original. Perfecto estado de funcionamiento. 1.700.000 Pts. Tlf. 619-757037 Ref nº 165.811

Auto Storica
Your classic partner

AUTOMÓVILES CLÁSICOS Y DE COLECCIÓN
VENTAS Y RESTAURACIONES CON GARANTÍA

Vehículos en stock
Importación, Encargos
Asesoramiento en inversión

Un equipo de 14 especialistas a su servicio en 700 m2 de talleres, exposición y tienda de accesorios. Sucursales en Belgica y California

Tel 93 221 90 96 Fax 93 225 27 91 www.autostorica.net

Escaneado con CamScanner

● **Y 8 HP.** Para reconstruir. Documentación al día. Tlf. 607-916294 Ref nº 167.835

HISPANO-SUIZA

● **16 HP.** Dos plazas. Totalmente restaurado. Precioso y documentado. Tlf. 679-836775 Ref nº 166.403

INNOCENTI

● **De Tomaso.** Gris met. 250.000 Pts. Tlf. 659-435553 Ref nº 167.260

JAGUAR

● **E 4.2 Series 2 Coupé LHD. Año 1969.** Volante izquierda. Rojo y tapicería en cuero negro. Mecánica inmejorable. Ruedas de radios. Escape y silenciosos nuevos en acero. Excelente ejemplar. 14.000 libras esterlinas. Airie Tlf. 94-4246737 Ref nº 166.493

● **420. Modelo 1967.** Totalmente restaurado. Motor, caja, carrocería, tapicería Conolly, etc. Fabricadas 3.000 unidades. Matrícula original española. 25.000 Euros. Tlf. 616-853098 Ref nº 168.492

● **E Type V12. Año 1973.** Descapotable. Amarillo. Aire. Juan. Tlf. 986-487766. Tlf. 651-863368 Ref nº 168.527

● **E Type. Año 1969.** Perfecto estado. Recién reconstruido. Gasolina sin plomo. Tlf. 93-2805551 Ref nº 168.578

● **E V12 Cabriolet LHD. Año 1974.** Volante izquierda. Ruedas de radios y capota dura y blanda. Azul marino. Pocos kilómetros. Excelente ejemplar a un precio irrepetible. Ocasión por 21.000 libras esterlinas. Airie Tlf. 94-4246737 Ref nº 166.497

● **E-Type V12. Año 1972.** Cuero rojo. LL radios. 4.800.000 Pts. Tlf. 667-772922 Ref nº 168.396

● **Mk 2 3.4. Año 1968.** Gris claro y cuero granate. Excepcional condición. Ruedas radios cromados. Excelsa oportunidad. 14.500 libras esterlinas. Airie Tlf. 94-4246737 Ref nº 166.489

● **SS 1.5 Litre Salón. Año 1938.** En color amarillo con cueromarrón. Muy buen estado y funcionando perfectamente. Maderas excelentes. Todo original. Un rarísimo ejemplar. 15.000 libras esterlinas. Airie Tlf. 94-4246737 Ref nº 166.487

● **Vea más** de 150 clásicos en www.bolsaclasicos.com Tlf. Ref nº 166.209

● **XJS Coupé V12.** Totalmente restaurado. 1.650.000 Pts. Tlf. 93-2657290 Tlf. 666-562190 Ref nº 162.128

● **XJS Coupé Aut. 12 C.** Año 1987. AA. CC. DA. 150.000 km. 2.000.000 Pts. o cambio Tlf. 610-218042 Ref nº 143.572

AUTO MASCOTA, S.L.

•Reproducciones en su tamaño original.
• Colección.
• Regalos.
•Trofeos.

Federico Carlos Sainz de Robles, 7
Tel. y Fax: 91 373 78 13
28035 MADRID

T. MENDIETA

RESTAURACION - MANTENIMIENTO - RECAMBIOS

Especialistas JAGUAR Daimler Experiencia

Envíenos cualquier tipo de accesorio, cambio, motor, culata (adaptamos para gasolina sin plomo), dirección asistida, etc. Una vez reparado se lo devolvemos a cualquier destino, con la máxima garantía.

C/ Regente Mendieta, 33. 08028 BARCELONA
Tel. y Fax: 93 440 46 40 - www.centralservicios.com//jaguar

VENDO TEL.: 609 03 63 27

Escaneado con CamScanner

MERCADO

JEEP

● **Viasa CJ3.** Verde inglés. Restaurado. ITV al día. Precio: 800.000 Pts. Antonio. Tlf. 96-1982192 Ref nº 168.343

LAMBORGHINI

● **Jarama S. Año 1975.** Madrid. Tlf. 629-034128 Ref nº 168.250

● **Espada II. Año 1972.** Original. Perfecto estado. Prueba Motor Clásico nº 17. Tlf. 608-602288 Tlf. 91-3592207 Ref nº 167.975

LAND ROVER

● **Santana 88 Serie II A. Año 1968.** Restaurado. Galicia. Tlf. 630-894060 Ref nº 168.197

LINCOLN

● **Town Car Limusina** 7,30 metros o mayores. Cualquier época y color a los mejores precios. Espectaculares. Video, TV, aire, bar, frigo, botellas y vasos labrados, estéreo, doble separación central, etc. Mecánicamente extraordinarias. Información Airie Tlf. 94-4246737 Ref nº 166.498

LONDON BUS

● **Autobuses** típicos Londres clásicos dos pisos, descapotables, cubiertos. Restaurados, garantizados, precios asombrosos. Información Airie Tlf. 94-4246737 Ref nº 142.097

● **Leyland. Año 1956.** Dos pisos, típico inglés. Totalmente restaurado. Perfecto de todo con el estilo de la época. 3.500.000 Pts. Gran ocasión. Airie. Tlf. 94-4246737 Ref nº 156.555

LOTUS

● **Elan +2S. Año 1970.** Todo original. Matrícula de origen. Impecable. Madrid. Tlf. 629-034128 Ref nº 168.257

MASERATI

● **Quattroporte. Año 1967.** Fabricadas 800 unidades. Buen estado. 1.800.000 Pts. Tlf. 639-250874 Ref nº 168.666

MERCEDES

● **180 A. Año 1957.** Perfecto estado. Conservado. No restaurado, original. 9.616 € Tlf. 629-881151 Ref nº 168.447

● **190 Colas.** Restauración total. 900.000 Pts. negociables. Tlf. 629-875581 Ref nº 168.638

● **200 D Gasoil. Año 1963.** Buen estado. Está en Madrid. ITV. Tlf. 619-049682 Ref nº 164.951

● **220 A. Año 1953.** Descapotable. Negro, cuero rojo, excepcional. F. Moret. Tlf. 91-8514651 Ref nº 168.525

● **220 S. Año 1956.** Negro. Muy buen estado. Un solo dueño. Todo original. 2.300.000 Pts. Tlf. 91-5196652 Tlf. 609-125449 Ref nº 166.163

● **220 S. Año 1963.** Color gris. Faros redondos. Muy buen estado. Tlf. 609-468928 Tlf. 98-5345911 Ref nº 146.031

● **220 SE Coupé. Año 1964-1967.** Funcionando. 7.200.000 Pts. Se admite vehículo como parte de pago. Tlf. 679-436709 Tlf. 91-6516829 Ref nº 168.154

● **220. Año 1951.** Para restaurar. Precio a convenir. Situado en Segovia. Tlf. 659-629702 Ref nº 135.375

● **230 C Cabrio W 123. Año 1977** Unico. 1 dueño. AA DA CC. Muy cuidado. 2.300.000 Pts Tlf. 91-3656535 Ref nº 167.874

● **230. Año 1974.** Versión americana. Techo eléctrico. Dirección asistida. Cambio automático. Todo original. Impecable. Siempre garaje. 400.000 Pts. Tlf. 656-807550 Ref nº 151.724

Escaneado con CamScanner

● **250 SL Pagoda. Año 1967.** Techo dura. Cuero. Perfecto estado. 3.700.000 Pts Tlf. 639-215040 Ref nº 166.141

● **280 CE. Año 1972.** Buen estado. Aire acondicionado. 700.000 Pts. Tlf 91-4159386 Tlf. 609-125449 Ref nº 166.162

● **280 SL.** Dos capotas. Buen estado. 10.500 € (1.750.000 pts). Tlf. 607-987855 y 91-8034779.

● **280 SL Pagoda. Año 1969.** Capota dura. AA. Automático. Servodirección. 4.200.000 Pts. Tlf. 667-772922 Ref nº 166.399

● **300 (123) Coupé Diesel.** Exclusivo América. Impecable. 1.300.000 Pts. Málaga. Tlf. 607-500939 Ref nº 166.545

● **280 SE 3.5 W111 Coupé.** Aut. Buen estado original. Granate. Piel negra. 2.100.000 Pts. Alfonso Sanz. Tlf. 629-234355 Ref nº 166.311

● **300 Adenauer 4p.** Lote de 3 vehículos para restaurar. 1.550.000 Pts. Venta piezas usadas, modelos 300. F. Moret Tlf. 91-8514651 Ref nº 168.499

● **300 Adenauer 4p.** 3 vehículos para piezas o completos. Techo practicable orginal Mercedes. F. Moret. Tlf. 91-8514651 Ref nº 160.064

● **300 CD Turbo Diesel Coupé W 123.** Año 1985. Full Eq. 1.650.000 Pts. Gabriel Tlf. 91-3656535 Ref nº 167.875

● **300 SEL 3.5.** Impecable. 1.500.000 Pts. F. Moret. Tlf. 91-8514651 Ref nº 166.284

● **300 SEL 6.3.** Perfecto estado. Facturas por valor 2.000.000 Pts. 2.600.000 Pts Tlf. 639-215040 Ref nº 166.143

● **300 SEL 6.3. Año 1968.** Cuero negro. Color champagne. Buen estado. 1.500.000 Pts. Tlf. 91-5773010 Ref nº 166.101

● **300. Año 1953.** Descapotable. Buen estado. F. Moret. Tlf. 91-8514651 Ref nº 168.523

● **350 SLC. Año 1972.** Automático. AA. DA. CC. EL. ITV. Impecable. Tlf. 616-982496 Ref nº 165.741

● **350 SLC. Año 1976.** Documentación al día. ITV 10/2002. Restauración total hace 2 años. 1.350.000 Pts. Tlf. 649-489100 Ref nº 168.593

● **450 SEL 6.9 W 116. Año 1976.** Full Eq. Buen estado. 1.650.000 Pts. Gabriel Tlf. 91-3656535 Ref nº 167.876

● **450 SEL. Año 1980.** Marrón met. Clima. EL. CC. TC. LL. ABS. Tempomat. TLF. Historia MB. ITV. Seguro. Mecánica, cromados y pintura, impecables. Tlf. 629-131360 Ref nº 168.321

● **450 SLC. Año 1977.** ITV. Extras. Automático. 1.700.000 Pts. Tlf. 607-522171 Ref nº 166.585

● **450 SLC. Año 1979.** 140.000 Km. Azul delfín met. AA. DA. EL. CC. TC. Full Eq. Original. ITV. Mecánica perfecta. Historial. Urge. 1.400.000 Pts. Tlf. 629-131360 Ref nº 168.322

● **Coupé 300 CE. Año 1987.** Full Eq. Vendo o cambio por clásico. Madrid. Tlf. 629-034128 Ref nº 168.251

● **E 500. Año 1993.** Antracita. Full Eq. LL 17» MB Evolution. Precioso. Nuevo. Tlf. 629-131360 Ref nº 168.323

● **www.bolsaclasicos.com** Su web de clásicos con más de 100 ofertas. Tlf. 629-043700 Ref nº 166.210

MG

● **1300 S.** Rojo. ITV pasada. Todo original. Tlf. 606-233395 Ref nº 147.900

● **4 pzas. Año 1934.** Único. Chasis carreras. Precisa poca restauración. 3.000.000 Pts. Tlf. 619-757037 Ref nº 165.809

● **B Cabrio.** Año 1971. Amarillo bronce, interior negro. Estado impecable. Recién restaurado en UK. Volante izquierdo. Alfredo Alvárez (Madrid). Tlf. 639-209564

Cochera

Tráenos tu Mercedes clásico y sólo tendrás que ocuparte de disfrutarlo.

Esté como esté, un Mercedes siempre es un Mercedes. Cochera lleva diez años reconstruyendo, restaurando y reparando, con piezas originales o hechas artesanalmente por nosotros, cualquier modelo clásico de Mercedes. Tienes una joya que sólo deberás disfrutar.

Si es un clásico, Cochera es su casa.

Tel. 918 523 932 - Fax: 91 852 15 62 (Nuevo) - www.cochera.com

Escaneado con CamScanner

● **A Roadster.** Completo para restaurar. César. Tlf. 949-263860 Ref nº 168.529

● **B Roadster. Año 1975.** Original de California. Gasolina sin plomo. Overdrive funcionando. 100% original. Sin corrosión. Capota nueva. Se incluye Hard Top. Ideal primer clásico. 1.650.000 Pts. Para recibir fotos digitales california@cal-classics.com Tlf. 629-385913 Ref nº 162.057

● **B Mk I.** Desmontado para pintar. Recambios nuevos. M-500000. Con radios. 800.000 Pts. Tlf. 630-758705 Ref nº 168.489

● **B Tourer. Año 1963.** Rojo. Overdrive. Piel negra. Radios. 17.000 €. Web: pagina.de/mgb Tlf. 93-4575010 Ref nº 168.514

● **B. Año 1979.** Perfecto estado. Verde. 3 capotas nuevas. Todo a prueba. 1.500.000 Pts. Tlf. 91-7158865 Ref nº 166.562

● **A. Año 1960.** Rojo. Interior negro. Impecable. Precio a convenir. Tlf. 639-215997 Ref nº 151.242

● **TC.** Verde. MG A Coupé. Rojo. Restaurados y en perfecto estado. ITV pasadas. Tlf. 629-749421 Ref nº 168.268

● **TC. Año 1945.** Perfecto estado. Matrícula histórica. Tlf. 610-740140 Ref nº 164.950

● **TD LHD. Año 1952.** Volante izquierda. Excelente ejemplar y bien de mecánica. Excelente ejemplar por 11.500 libras esterlinas. Airie Tlf. 94-4246737 Ref nº 158.525

● **TD. Año 1952.** Color granate. Perfecto estado. Tlf. 610-740140 Ref nº 164.929

● **TD. Año 1953.** Total restauración 1999. Llantas, radios cromados. Verde inglés. Matrícula histórica. De concurso. 4.300.000 Pts. Tlf. 606-569603. Tlf. 981-225947 Ref nº 166.060

● **TF 1.5 . Año 1955.** 100% restaurado. Manual. 4.200.000 Pts. Tlf. 667-772922 Ref nº 168.400

MINI

● **1275 GT. Año 1972.** Andando. Falta pintura y tapizar. 180.000 Pts. Gabriel Tlf. 91-3656535 Ref nº 167.877

● **Cooper 1.3i.** Final 1991. Verde. Madrid. Tlf. 629-034128 Ref nº 168.252

● **Cooper 1300. Año 1975.** Verde. Madrid. Tlf. 629-034128 Ref nº 168.253

● **Cooper Authi 1300. Año 1975.** Muy bien cuidado conservado. Rojo. Techo blanco. Llantas aluminio y originales, restauradas. Tapicería imitación piel blanca. 725.000 Pts. Vitoria Tlf. 653-738119 Ref nº 165.851

● **Moke.** Probado Motor Clásico nº 164. Madrid. Tlf. 629-034128 Ref nº 166.123

● **Riley ELF II. Año 1965.** Mecánica Mini 1000. Estado y matrícula original. Tlf. 93-2805551 Ref nº 168.579

MORGAN

● **T4. Año 1952.** Verde inglés. Volante izquierda. Impecable. 30.000 €. Noches. Tlf. 630-779604 Ref nº 167.840

NISSAN

● **300 ZX Turbo. Año 1989.** Plata. 230 CV. Muy cuidado. AA. Piel. Targa. 1.400.000 Pts. Tlf. 93-8995273 Ref nº 166.153

PEUGEOT

● **203. Año 1952.** Documentado. Bien de mecánica. Totalmente original. 700.000 Pts. Tlf. 95-2385401 Ref nº 166.110

● **204 Berlina.** 250.000 Pts. De 15 a 17 H, y a partir de 22 H. Tlf. 669-475383 Ref nº 163.938

● **404.** Buen estado. De 15 a 17 H y a partir 22 H Tlf. 669-475383 Ref nº 162.068

● **504 Cabrio 1.8i 4 pzas. Año 1970.** Buen estado general. ITV. 1.300.000 Pts. Tlf. 924-351236 Ref nº 166.535

● **504 Coupé Pininfarina** Motor V6. Buen estado. Clásico deportivo Tlf. 95-2385401 Ref nº 166.111

PONTIAC

● **Firebird 350.** ITV. Acepto cambio por moto o vendo. 1.000.000 Pts. Mañanas Tlf. 977-661934 Ref nº 167.112

PORSCHE

● **356 C 1.600 Coupé 75 CV.** Año 1965. Carrocería Karmann. Original de California. Chasis 220436. Motor: 715749. Gris delfín (6410). Frenos de disco. Llantas cromadas. Estado absoluto concurso. 28.700 €. E-Mail california@cal-classics.com Tlf. 629-385913 Ref nº 168.607

● **356 SC. Año 1965.** Original de California. 90 CV. Gasolina sin plomo. Última serie (Julio 1965). 100% original. Dos propietarios. Historial completo.

CAMBRIDGE MOTORSPORT

¿A quien confías tu clasico? No te arriesgues, Cambridge Motorsport España esta ahora más cerca de ti, nueva oficina en Barcelona.

Aston Martin, A/Healey, Bentley, Daimler, Jaguar, Lotus, MG, Mini, Rolls Royce, Triumph, TVR, Land Rover, Alfa Romeo, Lancia, Ferrari, Lamborghini, Maserati, Porsche, BMW, Saab, Volvo y más.

¡ Aproveche esta oportunidad!

¡Recoja su pedido libre de portes en Retro Movil Madrid!

Llantas de Radios y Aleación, todas las marcas

Radiadores de aluminio, todas las marcas

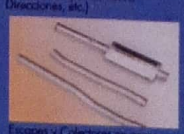
Tapizados y Capotas de gran calidad

Reconstrucciones y preparaciones (Motores, Cajas Cambios, Direcciones, etc.)

Aditivos especiales y homologados por la BMW

Motores de Arranque y Alternadores de alta potencia

Pistones de aluminio forjados, Biela, etc.


Escapes y Colectores en acero inoxidable, todas las marcas

CAMBRIDGE MOTORSPORT ESPAÑA S. L. le ofrece la opotunidad de recoger sus repuestos en el Salón durante los dias 22, 23 y 24 de Febrero, si lo realiza antes del 16 de Febrero*
Encargue ahora esas llantas de Radios, Escapes, Cristales u otros repuestos de peso o volumen que encarecen su coste debido al transporte.
*Para Tapicerias y encargos especiales consúltenos antes del 4 de Febrero.

Tel.: 932 540 160
Fax: 932 540 360

VISA MasterCard Envios urgentes a precios competitivos

C/ Reus 21 Bajos 08022 Barcelona
www.cambridgemotors.es
E-mail: cambridgemotorsport@teleline.es

Escaneado con CamScanner

Vehículo excepcional por su estado de conservación. Para recibir fotos digitales: california@cal-classics.com Tlf. 629-385913 Ref nº 160.256

● **356.** Importación directa en contenedor desde California a Barcelona. Especialistas en: T6, B, C y SC. Vehículos originales, máximo dos propietarios. A partir de 21.000 Euros. E-Mail california@cal-classics.com Tlf. 629-385913 Ref nº 168.609

● **911 S. Año 1972.** Versión europea. Motor 2.4 190 CV. 5 vel. Fuchs 6Jx15. Estado concurso. 22.200 €. California Classics. Tlf. 629-385913 Ref nº 168.606

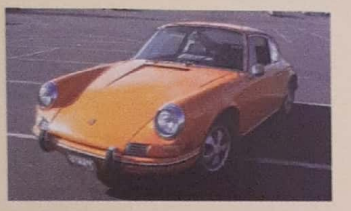
● **911 SC. Año 1980.** Blanco. Extras. Inmejorable. Tlf. 609-002987 Ref nº 168.590

● **911 Carrera 3.2 231 CV. Año 1984.** Azul. 182.000 Km. Techo, Fuchs, RA+CD. EL. Motor perfecto. 2.600.000 Pts. Luis. Barcelona. Tlf. 670-211307 Ref nº 158.230

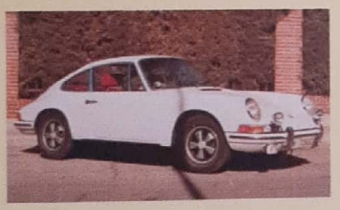
● **911 S 2.4 Targa. Año 1970.** Modelo especial, cuero, pendiente pintura. Tlf. 629-043700 Ref nº 167.914

● **911 S 2.4. Año 1972.** Restaurado. 3.500.000 Pts. F. Moret. Tlf. 91-8514651 Ref nº 168.501

● **911 T 2.2 125 CV. Año 1970.** Original de California. Un solo propietario. 87.000 Millas. Aire de origen. Sin corrosión. Estado 2. 100% original. 16.000 €. California Classics. Tlf. 629-385913 Ref nº 168.608



● **912 Especial. Año 1968.** 5 vel. 62.000 km. Estado original muy bueno. Tlf. 629-043700 Ref nº 167.915



● **914 1.7.** Blanco. ITV. Motor reparado y mejorado, carb. Weber Cigüeñal y embrague equilibrado y aligerado. Fantástica oportunidad. Tlf. 658-955768 Ref nº 168.640

● **944. Año 1986.** LL 16". DA. EL. Techo. Rojo. Embrague nuevo. 114.000 Km. 1.700.000 Pts. tlf. 608-876456. Tlf. 948-637552 Ref nº 165.364

● **945. Año 1987.** Muy buen estado general. 1.000.000 Pts. F. Moret. Tlf. 91-8514651 Ref nº 168.500

● **Carrera 3.2.** Final 1986. Full Eq. Garantía 6 meses Porsche España. Madrid. Tlf. 629-034128 Ref nº 168.254

● **944 Turbo. Año 1986.** Estado perfecto. 43.000 Km. Un propietario. Historial Porsche mantenimiento completo. LHD SP. Matriculado. English.Tlf/Fax: 95-2890977 Tlf. Ref nº 167.009

RENAULT

● **4 L. Año 1967.** 3 veloc. 6 voltios. Motor del 4/4. 0 piezas. 75.000 Pts. Tlf. 609-245304 Ref nº 167.976

● **4/4. Año 1957.** Verde. ITV 6/2002. Impecable. Con mecánica completa para recambio. Precio transferencia incluida 1.100.000 Pts. Fax y Tlf. 971-516361 Ref nº 165.963

● **Caravelles 1131. Año 1965.** Blanco. Buen estado. 1.000.000 Pts. Tlf. 98-5238919 Ref nº 168.235

● **R-8 2ª Serie. Año 1975.** Blanco, tapicería roja. Primera mano. Muy cuidado. Funcionano y documentado. Tlf. 91-4744475 Ref nº 167.833

ROLLS-ROYCE

● **20/25 Limusina por Arthur Mulliner.** Año 1935. Excelente ejemplar en bicolor negro y blanco. Transportines y división central. Mecánica perfecta. Ruedas nuevas. 25.000 libras esterlinas. Airie. Tlf. 94-4246737 Ref nº 160.407

● **20/25 Salón por Hooper. Año 1930.** Sensacional condición, original y como nuevo. Mecánica excelente. Funciona perfecto. Historial. 24.500 libras esterlinas. Airie. Tlf. 94-4246737 Ref nº 162.044

● **20/25. Año 1934.** Coupé. Descapotable. 4 plazas. Impecable. 73.000 €. Tlf. 619-944290 Ref nº 167.839

● **25/30 Salón por Hooper. Año 1936.** Raro ejemplar de Hooper, exclusivo. Excelente general condición. Funciona muy bien. Muy bonito en bicolor crema y negro. Precio: 20.000 libras esterlinas. Airie. Tlf. 94-4246737 Ref nº 162.046

¡Coleccionistas!

Tamaño de imagen: 38 x 28 cms.
LAMINAS:
Pegaso "Bisiluro", en el intento de récord entre Tona y Vic en 1953;
Pegaso Z 102 Spyder Touring, en las 24 Horas de Le Mans 1953;
Pegaso Z 102 Berlineta ENASA, en el «Grand Prix Sport de Mónaco 1952» y
Pegaso Z 102 Spyder Touring, en la Carrera Panamericana de México 1954.

Colección de 4 láminas electrográficas de Fernando Hoyos, firmadas y numeradas.
Edición especial de 125 colecciones

El mito "Pegaso"

Toria Colecciones, S.A.
Avda.Lehendakari Aguirre, 9 - 5º
48014 BILBAO
Tfono.: 94 448 39 40
Fax: 94 475 40 35
Visítenos en www.aykan21.com

Lámina suelta: 8.000 Ptas. / 48,08 €
Colección: 30.000 Ptas. / 180,30 €

Escaneado con CamScanner

● **Phantom VI HJ Mulliner. Año 1969.** En negro antracita y tapicería en terciopelo natural rojo. Impecable de todo. Literalmente nuevo. Espléndida ocasión por 16.000.000 Pts. Airie. Tlf. 94-4246737 Ref nº 160.408

● **Silver Cloud I. Año 1956.** Blanco con tapicería cuero gris. Siempre dedicado a bodas. Excelente mantenido. Gran ocasión por 15.000 libras esterlinas. Airie. Tlf. 94-4246737 Ref nº 162.047

● **Silver Cloud II. Año 1960.** Elegantísimo bicolor en grises. Excelente condición de todo. Mimosamente cuidado siempre. Inmejorable ocasión por calidad y precio, 16.500 libras esterlinas. Airie. Tlf. 94-4246737 Ref nº 162.048

● **Silver Cloud III. Año 1964.** En color azul gloucester. Techo corredizo grande. Ex embajada. Perfecto de todo. Pocos Kms. y como nuevo. Tapicería cuero a juego. Madera perfectas. Precio: 22.500 libras esterlinas. Airie. Tlf. 94-4246737 Ref nº 162.049

● **Silver Shadow II LHD. Año 1980.** Volante izquierda. En color azul oxford y tapicería terciopelo natural (seda). Ruedas nuevas blancas. El más elegante del mercado. Excelente ejemplar. Siempre con chófer. Precio único, irrepetible por 5.700.000 Pts. Airie Tlf. 94-4246737 Ref nº 166.503

● **Silver Shadow II. Año 1980.** En dos tonos granate, precioso. Excelente condición de todo. Ruedas blancas. Ideal para todo los usos. Precio interesantísimo de 10.750 libras esterlinas. Airie. Tlf. 94-4246737 Ref nº 162.050

● **Silver Shadow RHD. Año 1976.** Azul Oxford. Cuero crema. Buen estado. José. Tlf. 629-816517 Ref nº 167.408

● **Silver Shadow. Año 1976.** Excelente ejemplar color rojo Burdeos con tapicería blanca. Elegantísimo y en excelente funcionamiento. Sólo 12.000 libras esterlinas. Airie Tlf. 94-4246737 Ref nº 166.501

● **Silver Spirit. Año 1981.** Negro con cuero blanco. Elegantísimo, magnífico y espectacular ejemplar. Impecable desde todo punto de vista. Mecánica excelente. Pocos km. 14.500 libras esterlinas. Airie Tlf. 94-4246737 Ref nº 166.504

● **Silver Spur LHD. Año 1986.** Volante izquierda. Blanco metalizado y cuero beige. Perfecto estado de todo, como nuevo. Excelente ejemplar por 24.000 libras esterlinas. Airie. Tlf. 94-4246737 Ref nº 160.413

● **Silver Spur. Año 1989.** En azul real y cuero blanco. Elegantísimo. Como nuevo. Mecánicamente perfecto. Mesas traseras. Maderas en nogal veteado. Sólo 18.000 Libras esterlinas. Airie. Tlf. 94-4246737 Ref nº 158.536

● **Silver Wraith. Año 1950.** Por Park Ward. Volante izquierda. Excelente ejemplar funcionando a la perfección. Interior perfecto. Cromados nuevos. Preciosísimo. Aire acondicionado. 8.000.000 Pts. Excelente oportunidad. Airie Tlf. 94-4246737 Ref nº 166.499

SEAT

● **124 Sport 1600 dos puertas.** Año 1971. Amarillo. Bien conservado. 450.000 Pts. Tlf. 636-341295 Ref nº 168.469

● **124 Sport 1600. Año 1972.** Impecabel. Siempre garaje. 1.000.000 Pts, transferido. Tlf. 606-643774 Ref nº 166.431

● **124 Sport 1800.** 1.200.000 Pts. Tlf. 91-5275208 Ref nº 168.324

● **124 Sport 1800.** 105.000 Km. Pintura y tapicería originales. 750.000 Pts. Tlf. 649-905364 Ref nº 168.686

● **124 Sport 1800.** 30 años. Único dueño. Amarillo limón. Absolutamente impecable. Estado 1 de concurso. 550.000 Pts. Tlf. 610-540454 Ref nº 166.483

● **1500 2 faros. Año 1968.** Con carnet de garantía, factura y hoja de pedido de compra. Tlf. 93-3319254 Ref nº 167.741

● **124 Sport Coupé 1800.** ITV 9/2002. En Madrid. 500.000 pts. Tlf. 626-348473

● **600 L Espec.** ITV OK. Equipamiento Abarth aparte. Papeles OK. Joan. Tlf. 93-7592791 Tlf. 93-7597338 Ref nº 167.287

● **600 N.** Año 1962. Tlf. 91-4628639 Ref nº 167.399

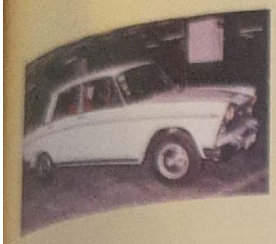
● **600 Normal. Año 1961.** Restaurado completamente. 3.606,07 € Tlf. 96-6500616 Ref nº 166.850

● **600. Año 1968.** Baca. Tapicería original nueva. Color crema. Falta embrague. BCN. Tlf. 629-674660 Ref nº 166.404

● **600. Año 1973.** Verde. Buen estado conservación. 150.000 Pts. Emilio. Tlf. 610-349650 Tlf. 98-5752883 Ref nº 167.873

● **1500 4p. Año 1969.** Blanco. Doble faro. OR-24579. 27.000 Km, reales. Impecable. ITV en regla. Precio a convenir. Gran ocasión. Realmente perfecto. Tlf. 91-5530199 Ref nº 158.474

Escaneado con CamScanner



● **1500. Año 1967.** Conservado. [illegible] Tlf. 96-6500616 Ref nº 166.849

● **800. Año 1967.** 1 solo dueño. Buen estado. ITV y documentación al día. 650.000 Pts. Tlf. 637-846759 Ref nº 167.932

● **850 Special.** 150.000 Pts. Impecable. Tlf. 608-876456 Tlf. 948-637552 Ref nº 135.784

● **850 Spider** Perfecto estado. ITV. Ruedas nuevas. Color verde. 925.000 Pts. Tlf. 653-599776 Ref nº 166.271

● **850 Spider.** SA-035946. En perfecto estado. Con pilotos originales. Capota nueva. Color rojo Ferrari. Tlf. 94-4606991. Tlf. 626-502263 Ref nº 166.323

SIMCA

● **900.** Año 1976. Faros redondos. Perfecto estado de conservación. Único dueño. 47.000 km. ¡A todo riesgo! Perfecto de mecánica, tapicería, etc. ITV 11/2002. 250.000 pts. Tlf. 639-209564.

● **1000 Barreiros 940 cc. Año 1967.** 42.050 Km. Restauración impecable, tapizado rojo burdeos, extintor. 400.000 Pts. Admito cambio. José Manuel. Tlf. 609-004600 Ref nº 168.025

TRABANT

● **Tramp. Año 1983.** Uno de los tres automóviles importados por la marca en España. Sólo 11.400 Km. reales. Por falta de sitio. 400.000 Pts. AKS. Tlf. 91-6387883 Ref nº 159.952

TRIUMPH

● **2000 Roadster. Año 1949.** Sólo dos mil fabricados, uno de los modelos más buscados hoy día. Ahí-te-pudras. dos plazas con parabrisas. Madera, embrague, escape en acero, batería, ruedas, frenos, cilindros, todo nuevo. Motor reconstruido así que mecánica excelente para gasolina sin plomo. Color rojo. Excelente ejemplar. 14.000 libras esterlinas. Airie. Tlf. 94-4246737 Ref nº 160.414

● **TR 4.** En proceso de restauración, chapa y pintura hecho, muchos extras. F. Moret. Tlf. 91-8514651 Ref nº 160.065

● **TR 6. Año 1972.** Perfecto, original, o cambio por Mercedes SL W 107 mismo estado Tlf. 609-052952 Ref nº 163.967

● **TR3 B. Año 1961.** Blanco hueso. Cubiertas banda blanca. 2 capotas. 3.000.000 Pts Tlf. 667-772922 Ref nº 168.398

● **TR3.** Verde inglés, cuero rojo. Ruedas radios. Excelente de todo, totalmente restaurado. Magnífico. 13.000 Libras esterlinas. Airie. Tlf. 94-4246737 Ref nº 158.524

● **TR4 Roadster LHD. Año 1963.** Descapotable con volante a la izquierda. Funciona perfectamente. Ruedas de radios cromados. Color negro con tapicería en cuero negro. Excelente ejemplar por 9.500 libras esterlinas. Airie Tlf. 94-4246737 Ref nº 166.510

● **TR4. Año 1962.** Llantas radio. Perfecto estado. Madrid. Tlf. 629-034128 Ref nº 166.124

● **TR6 125 CV.** Restaurado hace tres meses, a falta de unos detalles. Matrícula inglesa y RHD. Cambio por Porsche 911 ó 2.500.000 Pts. Murcia Tlf. 666-560853 Ref nº 166.606

● **TR6 Roadster LHD. Año 1974.** Rojo y tapicería en negro. Impecable condición. Siempre atendido al máximo. Ocasión muy especial por 9.500 libras esterlinas. Airie. Tlf. 94-4246737 Ref nº 162.054

● **TR6 USA. Año 1975.** Verde. Impecable. Madrid. Tlf. 629-034128 Ref nº 168.255

● **TR6. Año 1974.** Blanco. Cuero negro. Totalmente restaurado. 2.200.000 Pts. Tlf. 639-215040 Ref nº 166.140

● **TR7 Descapotable. Año 1977.** Perfecto estado. 1.300.000 Pts. Tlf. 667-772922 Ref nº 168.397

● **TR7.** Semidescapotable. Motor 4.000 km. Impecable. 800.000 Pts. Tlf. 658-750750 Ref nº 166.496

● **www.bolsaclasicos.com** Su web de clásicos con más de 100 ofertas. Tlf. 629-043700 Ref nº 166.211

UNIMOG

● **Año 1973.** Militar. 6 cil. Gasolina, techo lona, cabrestante mecánico. Com-

Recambios Tamarit, S.L.

ESPECIALISTAS EN SEAT 600

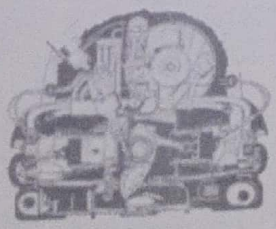
RECAMBIOS Y ACCESORIOS para CLASICOS SEAT-RENAULT-CITRÖEN-SIMCA-MORRIS PEUGEOT 203 y DKW 800 S

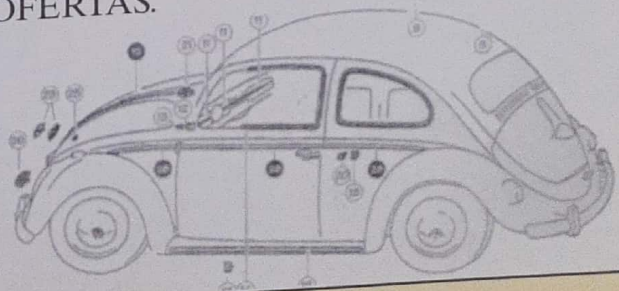
C/ SUECA, 62
Telf.: 96 341 62 25

46006-VALENCIA
Fax: 96 341 41 94

CAMPERCAR
www.campercar.com

VENTA DE RECAMBIOS Y ACCESORIOS NUEVOS Y USADOS.
RECAMBIOS ORIGINALES VW Y NO ORIGINALES.
ENVIOS A TODA ESPAÑA EN 24H. TALLER DE REPARACION.
PERSONAL ESPECIALIZADO CON MAS DE 30 AÑOS DE EXPERIENCIA.
CONSULTE OFERTAS.





C/ BOLIVIA, Nº 239
TEL. 93-308 78 12
TEL. Y FAX 93-308 99 12
08020 BARCELONA
www.campecar.com
campercar@eresmas.com
Venta de Furgonetas Volkswagen

Escaneado con CamScanner

pleto. Sin documentación. 200.000 Pts. Tlf. 609-382734 Tlf. 972-382734 Ref nº 167.857

VOLKSWAGEN

● **Escarabajo 1300 3p. Año 1976.** Morado metálico. Perfecto estado. Extras. 700.000 Pts Tlf. 91-4302995 Ref nº 165.737

● **Escarabajo 1300. Año 1975.** Siempre garaje. Buen estado. Precio a convenir. Tlf. 974-228721 Ref nº 165.185

● **Escarabajo 1302. Año 1974.** Uso diario. 390.000 Pts. Tlf. 96-3733304. Tlf. 655-568507 Ref nº 165.292

● **Ecarabajo 1200 Standar 2p.** Año 1970. Color beige. 27.000 Km. Impecable. 800.000 Pts. Tlf. 606-389652 Ref nº 168.331

● **Escarabajo 1300 Oval. Año 1961.** Techo abierto. Restaurado. 7.212,15 € Tlf. 96-6500616 Ref nº 166.851

● **Escarabajo Cabrio 1300.** Rojo. Capota e interiores blancos. 775.000 Pts. Tlf. 619-781147 Ref nº 166.573

● **Escarabajo descapotado. Año 1960.** 6V. En buen estado. 500.000 Pts. Tlf. 608-965203 Ref nº 168.426

● **Escarabajo. Año 1962.** Restaurado. Estilo colonial. Color marfil. Garaje. ITV. Seguro. 500.000 Pts. Tlf. 948-870595 Ref nº 168.555

● **Karmann Ghia Coupé. Año 1957.** Bicolor rojo/negro. Buen estado. ITV. 1.300.000 Pts. Tlf. 650-893783 Ref nº 168.569

VOLVO

● **240 5 puertas. Año 1983.** Color burdeos. M-6336-FN. 8 plazas. 183.000 Km. Tapizado piel. Aire acondicionado. Radio Pioneer. Enganche reforzado. Llantas aleación. ITV pasada. Perfecto estado. 650.000 Pts. Tlf. 927-291147 Ref nº 168.430

● **121 2p. Año 1966.** Verde manzana. ITV. Tapicería original. Impecable. Repuestos. Tlf. 96-5215049 Ref nº 123.292

WILLYS

● **Auténtico.** Perfecto funcionamiento. Morro bajo. Gasolina. 1.300.000 Pts. Todos accesorios Tlf. 619-757037 Ref nº 168.670

● **M-38 A1C.** 24 voltios. Anfibio. En perfecto estado. Tlf. 91-5763611 Ref nº 116.798

VOLKSWAGEN

● **Escarabajo 1600. Año 1990.** Gasolina con o sin plomo. 38.000 km reales. Embrague nuevo. Pintura, ruedas y salpicadero nuevos. Todo bien. ITV hasta 2003. Buenísimo estado. A toda prueba. 750.000 pts. Tlf. 687-956027.

ZREPLICAS

● **Cobra Phoenix.** Una de las réplicas mejor hechas del mundo. Auténtico Factory Cars cin nº bastidor JH01. Probado y aprobado por el condustor oficial de Cobra en Alemania. Existe documentación que lo corrobora. PVP fabrica: 26.000.000 Pts. PVP venta: 9.500.000 Pts. AKS. Tlf. 91-6387883 Ref nº 162.584

VENDO MOTOS

BMW

● **Año 1938.** Con sidecar. Modelo Sahariano. Completa. Tlf. 649-458265 Ref nº 165.042

● **R2.** Tlf. 91-5275208 Ref nº 168.325

BSA

● **Año 1970.** 100% original. 18.000 km. ITV. Ultima inversión 1.100.000 Pts en repuestos originales. 425.000 Pts. Fax: 94-4601017 Tlf. 94-4607549 Ref nº 167.893

DUCATI

● **250 24 Horas.** Año 1972. José. Tlf. 629-816517 Ref nº 168.188

HARLEY DAVIDSON

● **1200. Año 1945.** Con sidecar. Perfectamente restaurada. Papeles documentación al dia, incluido el sidecar para tres personas. Luis Antón Tlf. 609-762400 Ref nº 127.172

HONDA

● **1000 GL Gold Wing. Año 1975.** Primera serie. En perfecto estado de con-

LA CASA ESPECIALIZADA EN RECAMBIOS PARA CLASICOS MAS ANTIGUA DE ESPAÑA

INGLESES - ITALIANOS - FRANCESES - AMERICANOS - ALEMANES - NACIONALES - OTROS

Escaneado con CamScanner

servación. Ruedas nuevas. Probada en Motor Clásico 165. Documentación al día. 3.600 € (600.000 pts). Tlf. 629-345907

INDIAN

● Luis Antón. Tlf. 609-762400 Ref nº 127.173

MONTESA

● **Impala 175 Sport. Año 1965.** Muy cuidada. No poseo documentación por herencia. 80.000 Pts. Noches. Tlf. 959-263403 Ref nº 168.243

MZ

● **Alemana. Año 1939.** Con sidecar, 350 cc. Completa. Tlf. 649-458265 Ref nº 165.044

NORTON

● **Comando 750 Fast Back.** Verde inglés. Impecable estado de conservación. Bien de chasis. Motor 0 Km. Sólo 1.300.000 Pts. Tlf. 609-330113 Ref nº 160.060

SANGLAS

● **400.** Negra. Motor 237 cc. Restaurada. ITV. Papeles. 450.000 Pts. Tlf. 639-813070 Tlf. 93-7804997 Ref nº 167.577

VARIOS

COCHES

● **50 coches clásicos.** Años 30-60. Desde 100.000 Pts. Para restaurar (Cadillac, Morris, Vauxhall, Etc). Desguace Palomino. Tlf. 91-6912713 Ref nº 164.708

● **BMW 1602 Cabrio.** 575.000 Pts. 504 Coupé, 375.000 Pts. Mercedes 300 Adenauer, 1.350.000 Pts. Ford Cuba Cabriolet, año 1935, 775.000 Pts. TR4, 575.000 Pts. Alfa Romeo GT, 290.000 Pts. Studebaker Coupé Champion, año 1953, 1.200.000 Pts. Mercedes 200 Colas Diesel, 425.000 Pts. Mercedes, año 1935, 6 cil. 2.500.000 Pts. MGA 1600, 800.000 Pts. Todos completos a restaurar. Murcia. Tlf. 639-250874 Ref nº 160.140

● **Camión Ebro D-500. Año 1963.** Rojo. Muy buen estado. Documentación al día. 500.000 Pts. Tlf. 659-937444 Ref nº 163.987

● **Coches Británicos.** Cualquier época, cualquier precio, cualquier estado. Buscamos coches para usted por toda Gran Bretaña. Pídanos información sin compromiso. Usted nos lo pide y Airie busca y encuentra la mejor calidad-precio. Airie Tlf. 94-4246737 Ref nº 142.141

● **Coleccionista vende** 20 clásicos. Impecables. Aston Martín DB5+19 de otras marcas. Tlf. 91-8907599 Ref nº 147.805

● **DKW furgoneta mixta.** R8, año 71. Seat 600, año 70. Saab 900 Turbo, año 85. Documentos al día. Vendo/cambio por deportivo o berlina clásico de mi interés Tlf. 629-904150 Ref nº 166.773

● **Ferrari Testarossa. Año 1988.** 308 GTB Vetroresina, año 1977. Rojos. MB 300 SL 24V, año 1991. Blanco. Coleccionista. Tlf. 608-630874 Ref nº 168.329

● **Hotchkiss 686 S Carbour. Año 1936.** 6 cilindros y Peugeot 201 BR, año 1933, perfecto estado. Los dos mátrículas originales españolas. 5.500.000 Pts. Tlf. 607-405801 Ref nº 162.980

● **Karmann Ghia Cabrio.** Año 71. Rojo. Ondine, año 64. Blanco. Moto Laverda 1200. Tlf. 610-262941 Ref nº 167.451

● **Land Rover Pick Up Diesel.** ITV pasada. Buen estado. 500.000 Pts. Volkswagen Escarabajo 1302. Preparado para gasolina son plomo. ITV pasada. 480.000 Pts. Chevrolet 6 cil. gasolina. Año 1968. 750.000 Pts. Pontiac Firebird, siempre garaje, 950.000 Pts. Tlf. 91-6911079 Tlf. 639-218997 Ref nº 166.651

● **Magnífica nave** comercial cerca de Benidorm. Ideal venta de automóviles. 75.000.000 Pts. Tlf. 608-508570 Ref nº 153.929

● **Más de 50 clásicos** en stock permanente. Tenemos Jaguar, MGB. Mercedes Pagoda, Triumph TR 3, TR 4, Austín Healey, etc. Hasta unos cincuenta clásicos. Llámenos para consultar sin compromiso o si desea vender su clásico en depósito. J. Tulla Classic. Tlf. 93-2052212. Barcelona. Tlf. 639-288645 Ref nº 151.965

● **Mercedes 180 D. Año 55.** 220 S, año 71. Seat 1400 C, año 63. Renault 4/4, año 56. Volkswagen Escarabajo, año 71. Morris Van para piezas, año 51. J. Luis. Tlf. 619-986111 Ref nº 168.534

● **Transporte exclusivo** de clásicos sobre remolque. Precios económicos. Tlf. 91-8418565 Tlf. 649-114800 Ref nº 133.972

SEVAI, S.L.
CONCESIONARIO OFICIAL

RESTAURACIÓN Y VENTA DE CLÁSICOS INGLESES
- Mecánica, Chapa y Pintura.
"CLÁSICOS CON ESPECIFICACIONES DE CLIENTES POR ENCARGO"
Ctra. Madrid-Toledo, km. 63,300
45280 Olías del Rey (Toledo)
Tlfno: 925-354958
Fax: 925-353999
sevai@jaguar-toledo.com
www.jaguar-toledo.com

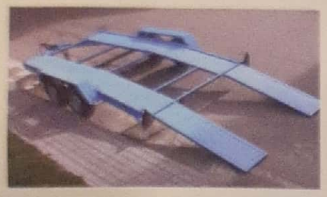
JAGUAR

Escaneado con CamScanner

MERCADO

● **Vendemos todo** tipo de recambios de los vehículos: Mini, Seat 1500, Gordini y Seat 600 Tlf. 96-6500616 Ref nº 166.852

● **Vendo y alquilo** porta-vehículos. Información en www.descansavacas.com Tlf. 925-382682 Ref nº 161.489



● **Porsche 924.** Al día. 350.000 Pts. Plymouth Barracuda V8, a restaurar. 350.000 Pts. Plymouth Sedan 4p 6 cilindros, documentación al día. Tlf. 646-418782 Ref nº 167.996

● **Mercedes 220 A,** 300 «S» varios. En stock. Restaurados o por restaurar. Especialistas en Mercedes. F. Moret. Tlf. 91-8514651 Ref nº 168.528

● **Volkswagen Escarabajo 1300** Descapotable. M-8199-FU. Rojo. Buen estado. 1.150.000 Pts. Renault 4-4. M-187393. Azul marino. Recién restaurado. 750.000 Pts. Tlf. 96-5451251 Ref nº 142.004

● **www.autoretro.net Colección** privada de automóviles nacionales. Compro Seat clásicos. Tlf. Ref nº 149.693

● **www.cochesclasicos.com El** portal del vehículo clásico en internet Tlf. Ref nº 144.162

MOTOS

● **VELOSOLEX colección** 6 modelos diferentes. Muchos repuestos. En orden de marcha. 300.000 Pts incluido cubiertas, juntas, repuestos. Fax: 94-4601017 Tlf. 94-4607549 Ref nº 167.894

REPUESTOS

● **Abarth para** hacer una réplica a partir de un Seat 600, vendo motor Abarth 70 HP, relojes, discos delanteros, pinzas, trapecios, barra estabilizadora, dos baquets italianos, años 60, cuatro llantas cromodora de magnesio 5x13, dos faros largo alcance de 180, dos anitniebla amarillos de 180. Fax: 943-698109 Tlf. 943-651435 Ref nº 168.000

● **Cajas de cambio** automáticas. Todos los clásicos y modernos. Rolls Royce, Bentley, Mercedes, Jaguar, y todos los americanos. También direcciones hidraúlicas. Trabajo garantizado. Transmatic. Estepona (Málaga) Tlf. 95-2796166 Ref nº 155.937

● **16 Pasos de rosca.** 6 velocidades. 52 cm entre puntos. Envíos a provincias. Tlf. 968-612126 Ref nº 58.051

● **Cambios automáticos.** Somos especialistas en reconstrucción de cambios automáticos clásicos y actuales. Disponemos de cualquier parte o kit para los mismos. Distribuidores oficiales de Napa y Transtar. Garantía de las reparaciones. Importamos directamente de Estados Unidos las partes y cualquier recambio americano. Trans Parts. Fax: 91-7256221. Tlf. 91-7262800 Ref nº 117.786

● **De coche Whippet,** año 1926: Chasis y llantas. Tlf. 649-905364 Ref nº 168.687

● **Diferencial o** eje trasero camioneta Ford B y caja de cambios, año 1932. 150.000 Pts. Tlf. 967-222238 Ref nº 167.200

● **Dos motores Citroën 2 CV** con caja de cambios. Y un motor Seat 131 2.000 cc, con caja. 100.000 Pts. Tlf. 659-578613 Ref nº 167.425

● **Hard-Tops (Capota dura)** para Jaguar, MG, Sunbeam, Triumph. De 100.000 a 145.000 Pts. Capotas blandas para todas las marcas a partir de 29.800 Pts. Capotas planas, fundas de capota, materiales para capota, clips y otros accesorios. Galacta. Avda. Tibidabo, 67. 08035 - Barcelona. Tlf. 93-4187721. Fax. 93-4187873 Tlf. Ref nº 49.219

● **Kit de banda blanca** para neumáticos negros. Anchura de 1,5 cm a 7,5 cm. Para llantas de 8» a 19». Precios a partir de 2.500 Pts/unidad. Galacta. Avda. Tibidabo, 67. 08035-Barcelona. Tlf. 93-4187721 Ref nº 155.315

● **MG B.** Piezas ocasión: cambio con Overdrive, diferenciales, llantas, asientos, capó. Tlf. 639-008661 Ref nº 168.515

● **Motor con cambio** de Jaguar 4.2. 150.000 Pts. Tlf. 96-3621095/3677230 Ref nº 167.692

● **Motor Mercedes** 300 D Adenaver, año 1958-1961. F. Moret Tlf. 91-8514651 Ref nº 168.649

● **Para Jaguar** Mk II, E-Type, 4 llantas de radios pintadas. Para XK120, XK140 y mayoría de coches con llanta 16,5. Llantas de radios para pintar con 4 bujes de acoplamiento universal a tambor y sus palomillas. Fax: 943-698109 Tlf. 943-651435 Ref nº 167.528

● **Piezas parte posterior** de Ford Mustang, año 70, Hard Top. Tlf. 608-876456 Tlf. 948-637552 Ref nº 165.337

● **Por cierre de negocio,** se venden piezas de vehículos antiguos casi regalados de Renault 5, 8, 7, 9, 11, 12, 14, 18, 20, Mini 850, 1275, Dodge Dart 270, 3700, Citroën 2CV, 6V, 12V y 11 Ligero. Volvo 164, 244, Alfa Romeo Alfeta 2.0, Giulietta 2.0, Ford Zodiac, Ford Corvay, Taunus 17M, Ford A, B, T, V8, Mustang, Internacional. Volkswagen K70, Wauxall, Mercedes carrocería 114, 115, 116, 123. Mercedes 170. Opel Reckor 1.9 y Opel 6 cil. '40. Peugeot 204, 404.

Pidanos un presupuesto sin compromiso de .....
Kits de preparación, equipos de motor, caja de cambios suspensiones, tapicerias, capotas, accesorios y todos los recambios que necesitaras para tu clásico inglés.
Recambios Mini, MG, Triumph, Austin Healey, Jaguar.
CARS BY SYMON
TEL - 93 636 42 39
FAX - 93 664 26 91
E Mail - recambios@carsbysymon.com
ES NUESTRO SERVICIO EL QUE MARCA LA DIFERENCIA .....

Escaneado con CamScanner

...586, 604, Simca 1200, 1000, Morris 1100, 1300, Seat 600, 850, 1200, 1430, Bocanegra 124, 1400B, 1500, 131, 133, 132, Sport 1600, 1800, Ronda, Ritmo, BMW 1602, 1802, 316, 318, 320, 628, 728i, DKW F1000 N, N1000. Filtros nuevos de aire de Seat 124, 1500, de aceite para Seat 600, 124, 1430, 1600. Aletas nuevas para 124, 1430, 127, 850, 1500. Puertas y costados de Seat 850 y 1500. Pastillas de freno para todo tipo de Seat. Tambien piezas para Willy. Tlf. 91-6911079 Tlf. 639-218997 Ref nº 139.948

● **Motores para** bicicletas. Kit completo para montar. 57.900 Pts. Envíos a provincias. Tlf. 968-612126 Ref nº 58.053

● **Porsche 911 (siniestro).** Venta de piezas usadas. F. Moret. Tlf. 91-8514651 Ref nº 168.502

● **Porsche 911 Coupé.** Año 1974. Para despiece. Tlf. 610-483472 Ref nº 162.681

● **Restauración y réplicas** de todo tipo de autorradios para clásicos. Antenas, altavoces Tlf. 659-629702 Ref nº 152.527

● **Triumph, y MG** repuestos. Encuentro todo. Precios inmejorables en moquetas, aislantes, kits de maletero, etc. Para Triumph, MG, Mini y Austin Healey. Anglo-classic. Cris. Tlf. 91-6403167. E-Mail hog1_es@yahoo.com Tlf. Ref nº 123.053

● **Vallas metálicas,** muy útiles para proteger exposiciones de coches. Vendo 100 de 250x85. Tlf. 608-508570 Ref nº 150.077

● **Vendo para** coche americano 5 llantas con cubiertas a estrenar 6.00-16, 90.000 Pts. y 5 llantas con ruedas usadas 7.00-16, 70.000 Pts. Tlf. 96-3621095 Tlf. 96-3677230 Ref nº 167.515

DOCUMENTACION

● **www.gesclassic.com Especialistas en** documentación de vehículos clásicos y antiguos. Matriculación vehículos históricos, importaciones, homologación, transferencias, rehabilitaciones y actualización documentación. Gestoría Fernández Méndez. Tlf./fax 91-5334038 Tlf. 654-428230 Ref nº 150.103

AUTOMOBILIA

● **Vendo libros** de automóviles años 80/90. Tlf. 971-641014 Ref nº 167.340

COMPRO

● **Coches** y motos anteriores al año 1950. Restaurados o para restaurar. Pago al contado. Tlf. 696-656422 Ref nº 156.067

● **Coches** clásicos descapotables o Coupés del año 1950 al 1975, especialmete Jaguar, Porsche, Austin Healey, MG, Alfa Romeo, Mercedes, etc. Javier Tulla. Tlf. 639-288645 Ref nº 151.961

● **Colección** revistas Motor Clásico, Mini (barato) y material de competición Tlf. 656-739966 Ref nº 167.500

● **Cualquier** modelo de Facel-Vega Cabrio o Coupé, también recambios o maquetas o libros de esta marca de coches. Tlf. 639-288645 Ref nº 151.960

● **Ferrari** en mal estado. Tlf. 619-838616 Ref nº 165.167

● **Ford** Mustang. Año 1969 ó 1970. No importa mal estado. Tlf: 608-876456 Tlf. 948-637552 Ref nº 129.402

● **Hard-Top,** techo duro. Para 124 Sport Spider 1800. Tlf. 616-083504 Ref nº 165.612

● **Porsche** 928 S4 con motor roto. Tlf. 608-876456 Tlf. 948-637552 Ref nº 148.420

● **Rolls-Royce.** Coche clásico para bodas y celebraciones. Remitir fotografía con caracterísitcas y precio por e-mail a: spray@teleline.es Tlf. 636-465691 Ref nº 160.063

● **Talbot** Solara Escorial 1.9 D. Tlf. 0033-610427146 Ref nº 166.911

WEB

● **www.bolsaclasicos.com** Su web de clásicos con más de 100 ofertas. Tlf. 629-043700 Ref nº 166.206

● **www.todoclassiccars.com** Compra, venta y restauración de vehículos clásicos. Tlf. Ref nº 168.460

Search & Supply

- Piezas Nuevas y Usadas para Autos Americanos.
- Directo de Estados Unidos.
- Todos los modelos y años

Fax: 00-1-305-573-1608

www searchandsupply.com • e-mail: supply@gate.net

LIBRO MOTOR

Librería especializada del motor

LIBROS • VIDEOS • MANUALES DE TALLER

Disponemos de los libros anunciados en esta revista

Envíos contra reembolso

Pídanos catálogo gratuito

GENERAL MOSCARDO, 8 – 28020 MADRID
Tel. 91 554 81 95 – Fax 91 554 83 90

GENERAL MITRE, 188 – 08006 BARCELONA
Tel. 93 417 52 20 – Fax 93 417 87 18

www.mediasport.net • info@mediasport.net

Auto Garaje Clásico

Automóviles de Colección

C/ Ntra. Sra. del Carmen, 57 - 28039 Madrid (España) • Tels.: 913 117 638 / 649 933 311 • Fax: 913 117 638

1964 AUSTIN HEALEY MK3, BUENA MECÁNICA, PARA RESTAURAR	16.200 €
1967 AUSTIN HEALEY MK-III. GRIS PLATA, CUERO BURDEOS, RECIENTE RESTAURACION	33.000 €
1968 AUSTIN HEALEY MK-III, BICOLOR AZUL Y BLANCO, DE ESTRENO	33.000 €
1965 BENTLEY S-3, BICOLOR CON CUERO VERDE, EXCELENTE	30.350 €
1947 CHEVROLET STYLE MASTER, ÚNICO DUEÑO, MATRÍCULA ORIGINAL	11.000 €
1977 FIAT 2000 SPIDER, BLANCO, ORIGINAL Y MUY CUIDADO	8.250 €
1958 JAGUAR XK 150 OHC, VERDE INGLÉS, INTERIOR EN PIEL BEIGE, EXCELENTE, COMO NUEVO	51.000 €
1964 JAGUAR MK-II 3.4, ROJO INT. CUERO BEIGE, DIRECCION ASISTIDA, A/A, DE ESTRENO	27.000 €
1973 JAGUAR E TYPE V-12 2+2, AZUL MARINO, CUERO AZUL CLARO, EXCELENTE	24.000 €
1974 JAGUAR E TYPE V-12 CABRIOLET, AMARILLO, CUERO NEGRO, AUT. A/A, DIRECC. ASISTIDA	41.000 €
1939 MERCEDES 170V CABRIOLET B. EXCELENTE ESTADO DE ORIGEN	47.500 €
1979 FERRARI 308 GTS, MUY BUENO DE TODO	28.800 €
1973 MERCEDES 350 SL, DESCAPOTABLE, MUY BONITO	11.500 €
1939 MERCEDES 230 CABRIOLET B, PARA RESTAURAR, 95%, COMPLETO, MATRÍCULA ORIGINAL	14.850 €
1959 MERCEDES 190SL, AZUL MARINO, INTERIOR CUERO BEIGE, BUEN ESTADO	31.950 €
1959 MERCEDES 220 S PONTON CABRIOLET, GRIS PLATA, CUERO BURDEOS, EXCELENTE	43.900 €
1962 MERCEDES 190 PONTON BERLINA, EXCELENTE, MATRÍCULA ORIGINAL, IMPRESIONANTE	9.600 €
1958 MG-A 1500 ROADSTER, BLANCO MARFIL, INT. PIEL BURDEOS, RUEDAS DE CROMO	21.000 €
1966 MINI COOPER S 1275 MK-I, UN AUTÉNTICO COOPER S.	CONSULTAR
1956 OLDSMOBILE S-88 CONVERTIBLE, ESPECTACULAR AMERICANO, 78.000 KM, REALES	27.000 €
1962 TRIUMPH TR-3 B, VERDE INGLÉS, INT. BEIGE, EXCELENTE, CONVERTIBLE	21.000 €
1962 TRIUMPH TR-4, ROJO, NACIONAL, NECESITA RESTAURACION	3.000 €
1968 TRIUMPH TR-250, ROJO, EN ESTADO DE ORIGEN, SOLO DOS DUEÑOS	12.000 €
1973 TRIUMPH TR-6, ROJO, INT. CUERO BEIGE, RECIENTE RESTAURACION COMPLETA	15.500 €
1965 ROLLS ROYCE SILVER CLOUD III, GRIS PLATA, MATRÍCULA ORIGINAL	39.250 €

No se pierda nuestra página: Más Coches, Fotos, Información
Todo en WWW.autogarajeclasico.com

Escaneado con CamScanner

CÓMO REDACTAR UN ANUNCIO

- Para la venta de un coche, escriba por este orden: Marca, modelo, nº de puertas, año o matrícula, color, kilómetros, extras, precio y teléfono de contacto.

CÓMO RELLENAR EL CUPÓN

- Es imprescindible cumplimentar todos los apartados.
- Ponga una letra mayúscula en cada casilla.
- Deje una casilla libre entre palabra y palabra.

FORMAS DE PAGO

- **Contratación por correo:** con tarjeta de crédito o talón bancario a nombre de Motorpress-Ibérica.
- **Por teléfono o fax:** exclusivamente con tarjeta de crédito.

IMPORTANTE: En cada número se publicarán los anuncios recibidos antes del día 10 del mes anterior.

BOLETIN DE ANUNCIOS

Recorte o fotocopie este cupón

MERCADO Motor Clásico

Motorpress-Ibérica
Ancora, 40. 28045 Madrid
Fax: 91 347 04 62

Nombre y apellidos _____

Dirección _____

Población _____ CP _____

Teléfono _____ DNI ó NIF _____

☐ COMPRO ☐ VENDO

TEXTO A PUBLICAR:

			9,02 €
			15,03 €
			21,04 €
			33,06 €

El anuncio debe respetar el módulo elegido y comprender en este orden: marca, modelo, año, kilómetros, extras, precio, teléfono y nombre.

SOY SUSCRIPTOR DE MOTOR CLASICO (Nº_____) Y DESEO BENEFICIARME DEL DESCUENTO DEL 50% EN EL IMPORTE TOTAL DE MI ANUNCIO

MESES A INCLUIR ☐ CON FOTO (+12,02 €) ☐ **IMPORTE TOTAL A PAGAR** ☐ **PTAS.**

FORMA DE PAGO:

Talón bancario, a nombre de Motopress-Ibérica ☐

Tarjeta de crédito N.º _____

Visa ☐ 4B ☐ Master Card ☐ Amex ☐

Fecha de caducidad ____ / ____

Firma

(Titular de tarjeta)

NO SE ADMITEN GIROS POSTALES

AVISO Sólo serán publicados aquellos anuncios en cuyo cupón aparezcan reseñados todos los datos solicitados, incluidos teléfono y DNI/NIF, y que se encuentren al corriente de pago. La contratación de anuncios por adelantado se considera en firme y en ningún caso podrán ser anulados.

50% OFERTA ESPECIAL

Los suscriptores de Motor Clásico se podrán beneficiar de un 50% de descuento sobre el importe total de sus anuncios (la oferta no incluye las fotos). Para ello tienen que indicar su número de abonado.

ANUNCIOS POR PALABRAS

91-3470597

ATENCIÓN AL LECTOR

Servicio de consulta y solicitud de números atrasados

91-3470137

De 8:30 a 17:00 horas

Motor Clásico

Motorpress-Ibérica
www.motorpress-iberica.es

Presidente
CHRISTIAN DELBRÜCK
Consejeros
EKHARD POHLE, FEDERICO FRÜHBECK (Secretario), ANDREAS GEIGER
Consejero - Delegado
JOSÉ LUIS SAMARANCH
Subdirector General de Información
EDUARDO AZPILICUETA
Editor Ejecutivo
F. JAVIER RECIO

Director: FELIPE DE LA RICA

Redactor Jefe: Jesús Bonilla. **Redacción:** I. Saenz de Cámara. **Colaboradores:** Christian Manz, Emilio Polo, Andrés Ruiz, Pablo Villanueva, Cristóbal Laffond, Igor Szumlakowski, Xavi Molero, Carlos Mosquera, José A. Alcoriso, Andrés Vara. **Diseño y maquetación:** Carlos Cifuentes (Jefe de diseño), Ángela Simón (Jefe de equipo), Isabel García, Cristina Medina. **Fotografía:** Emilio Jiménez (Director), José Fdez. Pacheco, Antonio R. Godoy, Ignacio Oller, Javier Martínez, Alicia Ruiz. **Centro de Documentación:** Elena Mazorra (Directora), José Luis Maroto (Jefe de Documentación), Fernando Galán (Jefe de Documentación Gráfica), Antonio López, Jesús García, Fernando Sánchez. Agencias: DPPI, PHOTO 4, EFE, KEYSTONE, MOTORPRESS, RADIAL, AUTOMEDIA, SIPA, CRONOSCAR. **Secretaria de Redacción:** Carmen Fernández Gómez. **Redacción:** Ancora, 40. C. P. 28045 Madrid. Tel.: 347 01 41. Fax: 91 347 01 19. E-mail: motorclasico@mpib.es

Departamento de Arte
Director: FRANCISCO LABORDE
Eduardo Sampedro (Jefe de Equipo), José Luis Guedón, José Rubles, M... Barbas, Ramón Cánovas

Departamento de Publicidad
Director de división: MIGUEL ÁNGEL ZUBILLAGA. **Director de publicidad:** Francisco Montejano. **Publicidad Madrid:** Victoria Ferreiro (Jefa de publicidad), Mª Jesús Sánchez, Rafael Blanco. Ancora, 40. CP 28045 Madrid. Tfnos.: 91 347 02 02 - 91 347 01 94 - 91 347 05 93. Fax: 91 347 02 04 E-mail: bespeciales@mpib.es. **Publicidad Barcelona:** Albert de la Torre, La Peyra. Rambla de Catalunya, 91-93. C.P. 08008. Tel.: 93 467 00 39. Fax: 93 00 40. **Publicidad Sevilla:** Maribel Amblar. Avd. La Almajarra, 1 casa 2, C.P. 41940-Tomares. Tel.: 95 415 62 81. Fax: 95 415 14 00. **Publicidad Bilbao:** Yolanda Domingo. Nicolás Alcorta, 2 C.P. 48 003. Tel.: 94 444 85 73. Fax: 422 32 22. **Publicidad Gijón:** María Cristina 1, portal 1, 4ª dcha. 33204 Gijón. Telf.: 985 339 201. Fax:-985 339 201. **Coordinación Central de Publicidad:** Aurora Díaz Ganuza (Directora), Begoña Calvo. Ancora, 40. 28045 Madrid. Tfnos.: 91 347 01 62 – 91 347 05 88. Fax: 91 347 02 04

Suscripciones: Motorpress-Ibérica: David Cortés. Ancora,40.28045 Madrid. Tel.: 91 347 05 85. Fax: 91 347 04 62. E-mail: suscripciones@motorpress-iberica.es. **Ejemplares Atrasados y Atención al lector:** Consuelo Maín. Horario: lunes a viernes, 8:30 a 17 horas. Tel.: 91 347 01 37. Fax: 91 347 04 62. E-mail: atllector@mpib.es. **Cesión de derechos y de material gráfico:** AGENCIA MOTORPRESS. Elena Mazorra. Tel.: 91 347 00 64

Director Financiero: JORGE SANTOS
Director de Planificación y Desarrollo: IÑAKI URDANGARÍN
Director Comercial y Relaciones Institucionales: AGUSTÍN VALERO
Subdirector Comercial: CÉSAR SÁNCHEZ
Directora de Recursos Humanos: MILAGROS RODRÍGUEZ
Director de Organización de Actividades Deportivas: MIGUEL ÁNGEL GUERRERO
Director Internacional: JESÚS CARRERA
Director de Marketing: ANTONINO G. BERGES
Directora Relaciones Públicas: ALICIA MARTÍNEZ-PEREDA
Director de Compras y Empresas Participadas: HELMUT FABER
Directora de Informática: ANA ISABEL GONZÁLEZ
Director de Distribución: JOSÉ COTO
Director de Producción: JULIÁN HUELVES

SEDES

Madrid: Ancora, 40. 28045. Tel.: 91 347 01 00. Fax: 91 347 01 52. **Barcelona:** Pere Calsina Rue (Delegado). Rambla de Catalunya, 91-93. C.P. 08008. Tel.: 93 0467 00 24. Fax: 93 467 00 40. **Sevilla:** Maribel Amblar (Delegada). Avd. La Almajarra, 1 casa 2, 2ª B. C.P. 41940-Tomares. Tel.: 95 415 62 81. Fax: 95 415 14 00. **Bilbao:** Angel Toña Güenaga (Delegado). Nicolás Alcorta, 2. C.P. 003. Tel.: 94 421 40 94. Fax: 94 422 32 22.

Fotomecánica: Megatipo, S.A. Manuel Tovar, 31. 28034 Madrid. Tel.: 91 358 19 83. Fax: 91 358 08 70. **Imprime:** Altaír-Quebecor. Ctra. Nacional IV, desde a Seseña, km. 2,700. C.P. 45223. Seseña (Toledo). **Distribuye:** Motorpress-Ibérica, S.A. Ancora, 40 C.P. 28045 Madrid. Tel.:91 347 01 54. Fax: 91 347 01 52. **México:** Distribuye CIA Americana de Ediciones, S.A. De CV. Cada Cantilla 266-Colonia Alamos Delegación Benito Juárez. 03400 México. **Argentina:** Distribuye: Capital: Huesca Sanabria. Baigorri, 103. Cap. F. Tel.: 3043510/7972. Interior: D.I.S.A. Pte. L.S. Peña 1832.1132 Buenos Aires. Tel.: 304 93 77. **Transporte:** Itac, S.A. Transporte Urgente. c/ Diciembre s/n c/v Marzo, Polígono Industrial Fin de Semana. 28022 Madrid. Tel.: 91 329 53 **Transporte aéreo:** Press Cargo; S.A. Torres Quevedo, 46. C.P. 28022 Madrid. Tel.: 91 747 37 11

Depósito legal: M-36042-1986

© Prohibida la reproducción total o parcial de textos, dibujos, gráficos y fotografías, sin la previa autorización. Esta publicación es miembro de la Asociación de Revistas de Información. Difusión controlada por OJD. Precio: 800 ptas (4,81 euros), IVA incluido. Canarias: 825 ptas (4,96 euros), gastos de transporte incluidos. Ceuta y Melilla: 800 ptas (4,81 euros), gastos de transporte incluidos.

Printed in Spain

Escaneado con CamScanner

Suscríbase a Motor Clásico para disfrutar de lo más exclusivo

con un regalo para coleccionistas

Un clásico llavero que ha hecho historia

El llavero exclusivo de Motor Clásico, fabricado en latón, es una pieza apreciada por los coleccionistas que marcó toda una época.

12 números de **Motor Clásico** + 1 llavero exclusivo, por sólo 57,70 € (9.600 ptas).

o con un ahorro sobresaliente del 20%

12 números de Motor Clásico, con el 20% de descuento, por 46,16 € (7.680 ptas).

Para que sea más fácil y rápido

SUSCRIPCIONES

91 347 05 85

Fax 91 347 04 62

MOTORPRESS-IBÉRICA
Dpto. de Suscripciones
Apdo. de Correos 14270
28080 MADRID

Si le falta algún número de la revista, mientras está en vigor su suscripción, llámenos y se lo remitiremos de nuevo sin cargo alguno.

Un mes antes del vencimiento de su suscripción, le enviaremos un aviso para que, si lo desea, confirme su renovación o proceda a cancelarla.

BOLETÍN DE SUSCRIPCIÓN Motor Clásico

☐ Sí, deseo suscribirme a **Motor Clásico** ☐ Sí, deseo renovar mi suscripción a **Motor Clásico**

Elijo la siguiente opción:

1 ☐ 12 números y 1 llavero exclusivo, por sólo 57,70 € (9.600 ptas). (Oferta válida hasta agotar existencias)

2 ☐ 12 números, con el 20% de descuento, por 46,16 € (7.680 ptas).

DATOS PERSONALES

Nombre y apellidos .....

..... D.N.I. /N.I.F. .....

Domicilio .....

..... Nº ..... Piso .....

C.P. ..... Población .....

Provincia ..... País .....

Fecha nacimiento ..... Teléfono .....

E-mail .....

Profesión/actividad .....

- **Suscripciones en el extranjero (sin regalo), con envíos por vía aérea y forma de pago por VISA o Cheque Bancario.**
  - **Europa: 12 números por 66,11 € (11.000 ptas).**
  - **Resto del mundo: 12 números por 90,15 € (15.000 ptas).**

Fecha ___/___/___

FORMA DE PAGO

☐ CONTRA REEMBOLSO **POR CORREO**

☐ CONTRA REEMBOLSO Y ENTREGA EN DOMICILIO POR **SERVIPACK** (con incremeto de 2,70 € (450 ptas). por gastos de envío)

☐ ADJUNTO CHEQUE BANCARIO a nombre de MOTORPRESS-IBÉRICA, S. A. (Enviarlo junto al boletín debidamente cumplimentado a la dirección que figura al pie de este cupón).

☐ TARJETA DE CRÉDITO ☐ VISA ☐ 4B ☐ MASTER CARD ☐ AMEX

Nº ____

Fecha caducidad ___/___ Mes Año

☐ DOMICILIACIÓN BANCARIA (Unicamente para suscripciones con el 20% de descuento). Ruego que con cargo a mi cuenta o libreta de ahorro se atiendan, hasta nuevo aviso, los recibos que sean presentados por MOTORPRESS-IBÉRICA, S.A., en concepto de mi suscripción a la revista MOTOR CLÁSICO.

Cta./Libreta nº ____ Clave entidad ____ Oficina ____ D.C. ____ Nº cuenta

Titular de la Cuenta .....

Banco/Caja ..... C.P. .....

Calle .....

Población .....

Provincia .....

Firma (titular de la cta., libreta o tarjeta)

Cumplimentar con MAYÚSCULAS todos los datos de este boletín, o una fotocopia del mismo y mandarlo a:
MOTORPRESS-IBÉRICA, S.A. - Dpto. de Suscripciones - Apdo. de Correos 14270 • 28080 MADRID

La información que ud. nos facilita quedará recogida en nuestro fichero. Ud. tiene derecho a acceder a esta información y cancelarla o modificarla en caso de ser errónea. Si desea que sus datos permanezcan en nuestros archivos, pero no desea recibir información alguna, háganoslo saber. (Ley Orgánica 5/1992, del 29 de octubre) ...o señálelo aquí ☐

Escaneado con CamScanner

Retro móvil

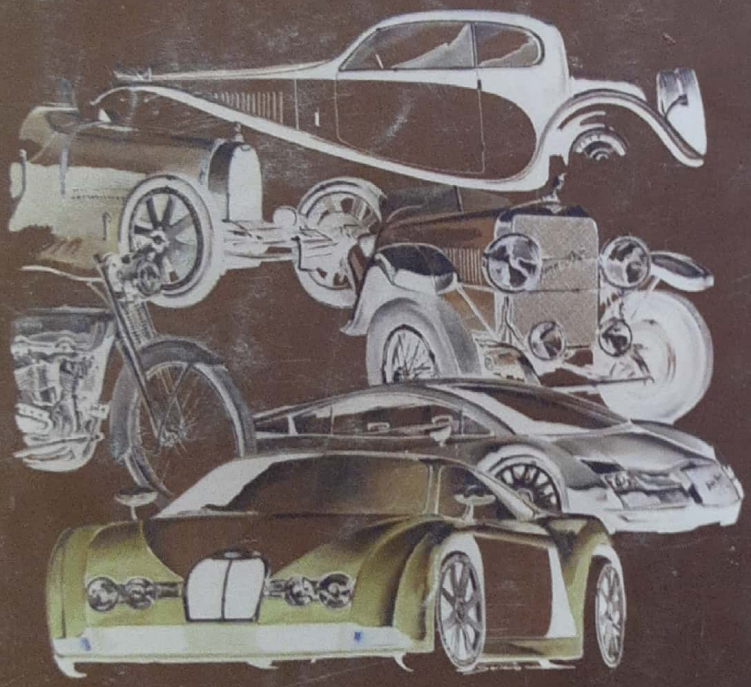
CLÁSICOS Y DEPORTIVOS

SEVILLA 2002

II

Salón Internacional del vehículo de época, clásico, deportivo y de colección

26, 27 y 28 de abril de 2002



FIBES • Feria Iberoamericana de Sevilla

FIBES SEVILLA

Condiciones especiales en contratación simultánea

- Ferias Internacionales RETROMÓVIL
- Rallyes nacionales e internacionales
- Patrocinio y organización de eventos deportivos
- Organización de congresos y actos de representación
- Viajes organizados
- Revista RETROMÓVIL
- Portal web

Retro móvil

CLÁSICOS Y DEPORTIVOS

MADRID 2002

VII

Salón Internacional del vehículo de época, clásico, deportivo y de colección

22, 23 y 24 de febrero de 2002

Pabellón de Cristal • Casa de Campo

IFEMA

CONTRATACIÓN

ENTRESPORTS S.L.

Provença, 287, 3° 1°
08037, Barcelona
Tel. +34 93 272 1230
Fax +34 93 215 0534

RETROMÓVIL S.L.

Foro de Somosaguas
M 502 - Ctra. Pozuelo a Carabanchel
28223, Pozuelo de Alarcón (Madrid)
Tel. +34 91 351 3231
Fax +34 91 351 3233

www.retromovil.com

Escaneado con CamScanner